

# iae

INDICADORES  
ACTIVIDAD  
ECONÓMICA

OCT 2021

EDICIÓN N° 170

 **CREEBBA**

Centro Regional de Estudios  
Económicos de Bahía Blanca,  
Argentina

 creebba  
Facebook

 @creebba  
Twitter

 creebba  
Instagram

 creebba  
YouTube

 creebba.org.ar  
Sitio Web

 info@creebba.org.ar  
E-mail

 **CREEBBA**

**AÑOS**

## Editorial

Llega a su trigésimo aniversario el Centro Regional de Estudios Económicos de Bahía Blanca, Argentina, creado por la Fundación Bolsa de Comercio de Bahía Blanca. Como resultado de su accionar a lo largo de estas tres décadas, se ha constituido en un orgullo institucional que trasciende las fronteras regionales y se proyecta a nivel nacional, mereciendo el cálido reconocimiento de diversos sectores de la economía.

De hecho, el CREEBBA es el único Centro de Estudios Económicos con tan extensa trayectoria, con lo cual se justifica con creces la decisión de quienes sumaron los esfuerzos iniciales para que la ciudad y su área de influencia contaran con una institución dedicada a realizar análisis y proyecciones capaces de dimensionar, en todos sus alcances, el enorme potencial económico de nuestra zona.

El CREEBBA, caracterizado como un organismo privado, independiente y sin fines de lucro, se fijó un claro horizonte de trabajo, con rigor metodológico y analítico, que le ha permitido posicionarse como un sólido referente local, regional y nacional en temas económicos y estadísticos. Desde sus primeros pasos se lo considera como fuente permanente de consulta por parte de profesionales, empresarios, instituciones públicas y privadas, académicos y la comunidad en general.

La primera publicación se editó en octubre de 1991. Consistió en los Indicadores de Actividad Económica (IAE). El eco obtenido por dicho informe sirvió como estímulo para consolidarnos como un centro dedicado al estudio minucioso del entramado de la actividad económica y productiva local, en áreas como el Comercio, la Industria y los Servicios.



**CREEBBA**

CENTRO REGIONAL DE ESTUDIOS ECONÓMICOS  
DE BAHÍA BLANCA ARGENTINA

### **Actualmente, nuestra entidad cuenta con los siguientes productos:**

- Índice de Precios al Consumidor (IPC-CREEBBA) para Bahía Blanca, a través de una publicación mensual.
- IPC-CREEBBA semanal local (precios de alta frecuencia).
- Canasta Básica Alimentaria y Total (CBT-CREEBBA) para Bahía Blanca, publicación mensual.
- Índice de Salarios (ISAL-CREEBBA) para Bahía Blanca, bimestral.
- Informe Económico Regional (IER-CREEBBA) para la región, bimestral.
- Informe Agropecuario Regional (IAR-CREEBBA) para la región, trimestral.
- Indicadores de Actividad Económica (IAE-CREEBBA) para Bahía Blanca, la región y el país, publicación bimestral.
- Índice de Precariedad e Informalidad Laboral (IPII-CREEBBA) para Bahía Blanca, cuatrimestral.
- Consultoría de Proyectos y Estudios Específicos sobre actividades diversas.

Quienes formamos parte del CREEBBA nos sentimos enormemente satisfechos con la labor desplegada en estos 30 años. El Centro está constituido por directivos, profesionales y colaboradores que ejercen sus respectivas funciones con la máxima responsabilidad a fin de elaborar, a través de los mencionados estudios e informes, detallados documentos que contribuyan a conocer los pormenores y perspectivas de los diversos renglones de la realidad económica y social de Bahía Blanca y su amplia región.

Asimismo, cabe reconocer también a las instituciones y empresas patrocinantes que, desde diversos ámbitos, han acompañado sin pausa la labor del Centro.

Finalmente, desde la Fundación Bolsa de Comercio de Bahía Blanca ratificamos el compromiso de seguir apuntalando el desenvolvimiento del CREEBBA, para que continúe cumpliendo fielmente las pautas establecidas en su nacimiento y conservando el sólido prestigio nacional del que goza en la actualidad.

Oscar A. Marbella  
Presidente

de la Fundación Bolsa de Comercio de Bahía Blanca

# SUMARIO

## CONSEJO DIRECTIVO

CR. HÉCTOR A. CUETO

OSCAR A. MARBELLA

ING. CARLOS A. ARECCO

## STAFF

MG. GONZALO SEMILLA

Economista Jefe

gsemilla@creebba.org.ar

LIC. JERÓNIMO ETCHEVERRY

Economista Semi Senior

jetcheverry@creebba.org.ar

LIC. CONSTANZA OBIOL

Economista Junior

constanza@creebba.org.ar

LIC. CECILIA FIGUEROA

Economista Junior

ceciliafigueroa@creebba.org.ar

MANUEL DE MIER

Asistente de Investigación

FACUNDO BURGOS GALARRAGA

Asistente de Investigación

TOMÁS GILIOLI

Asistente de Investigación

AN. PROG. ALEJANDRO A. CORVATTA

Informática

alejandro@creebba.org.ar

## ESTUDIOS ESPECIALES

- Análisis del salario real a nivel nacional y local (2018-2021)
- Mercado automotor 2020-2021
- Tarifas de servicios públicos: evolución y precios relativos (2010-2021)

## ANÁLISIS DE COYUNTURA

- Índice de precios al consumidor
- Canastas de consumo
- Industria, Comercio y Servicios
- Mercado inmobiliario

## APORTES COMPLEMENTARIOS

- Residuos sólidos urbanos en Bahía Blanca: conocimientos y prácticas

Por Andrea A. Savoretti y Silvia Barbosa.

## PANEL DE INDICADORES DE BAHÍA BLANCA



FUNDACIÓN  
BOLSA DE COMERCIO  
DE BAHÍA BLANCA

Indicadores de Actividad Económica es una publicación propiedad de la Fundación Bolsa de Comercio de Bahía Blanca, con domicilio en Av. Colón 2 (B8000FTN) de la ciudad de Bahía Blanca, Pcia. de Buenos Aires. Queda hecho el depósito que marca la Ley 11.723.





# ESTUDIOS ESPECIALES

ANÁLISIS DEL SALARIO REAL A NIVEL NACIONAL Y LOCAL (2018-2021).

MERCADO AUTOMOTOR (2020-2021).

TARIFAS DE SERVICIOS PÚBLICOS: EVOLUCIÓN Y PRECIOS RELATIVOS (2010-2021).

# ANÁLISIS DEL SALARIO REAL A NIVEL NACIONAL Y LOCAL (2018-2021)

En los últimos tres años y medios los salarios han sufrido un importante retroceso en términos reales. Las recesiones recurrentes y la aceleración del proceso inflacionario explican, entre otros factores, la merma en el poder adquisitivo del salario en dicho período. A nivel nacional la caída acumulada asciende al 23%. Si bien es una cifra que refleja el proceso de deterioro que han sufrido los asalariados en general, existen heterogeneidades respecto de los distintos sectores de la economía. En particular, el sector privado registrado ha sufrido una contracción menos pronunciada (-20,4%) mientras que el sector privado no registrado fue el más perjudicado (-32,8%). Por su parte, a nivel local, la pérdida de poder de compra del salario acumulada entre 2018 y el primer semestre de 2021 fue del 13,6%.

## Metodología

En el presente estudio se analizará la evolución de los salarios en los últimos tres años y medio (2018- 1° semestre de 2021), utilizando dos indicadores: el índice de salarios calculado por el INDEC y el índice de salarios confeccionado por el CREEBBA (de ahora en más ISAL). En cuanto al primero, se analizará la tendencia del índice general, así como la dinámica de los distintos sectores que lo componen (privado registrado, privado no registrado y público) mientras que el ISAL se abordará sin efectuar discriminaciones por sectores, dada su estructura metodológica. Para aislar el efecto inflacionario y obtener la variación del salario en términos reales se utilizará, en el caso del Índice de salarios a nivel nacional, el IPC elaborado por el INDEC, mientras que en el caso del ISAL se empleará el IPC-CREEBBA. De este modo, los resultados se ajustan de forma más precisa a cada ámbito geográfico.

## Dinámica del salario a nivel nacional (2018-2021)

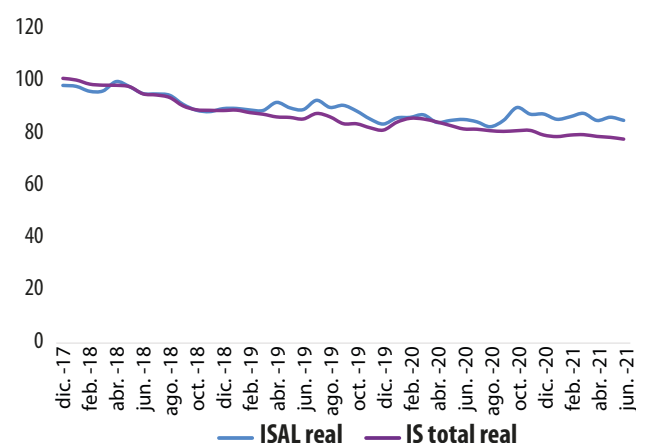
En los últimos tres años y medio la economía argentina ha sufrido una serie de cimbronazos que la situaron en una posición de suma fragilidad e inestabilidad. La producción se contrajo por 3 años consecutivos (hecho que no sucedía desde la recesión del último tramo del plan de convertibilidad). Durante el bienio 2018-2019 el PBI retrocedió alrededor de un 2% en promedio, mientras que en 2020 se registró un desplome de 10% a raíz de la crisis desatada por la pandemia. En este

contexto, los salarios reales tuvieron un fuerte ajuste a la baja, generando un salto en la tasa de indigencia y pobreza<sup>1</sup>.

Analizando el Índice de salarios elaborado por el INDEC se puede observar el deterioro del poder adquisitivo a lo largo de los últimos 3 años y medio. (Gráfico 1).

En 2018 el indicador en cuestión registró la mayor caída del período considerado al contraerse un 12,2% en términos reales. La discrepancia entre la inflación esperada y la efectivamente observada explicó este desplome del salario.

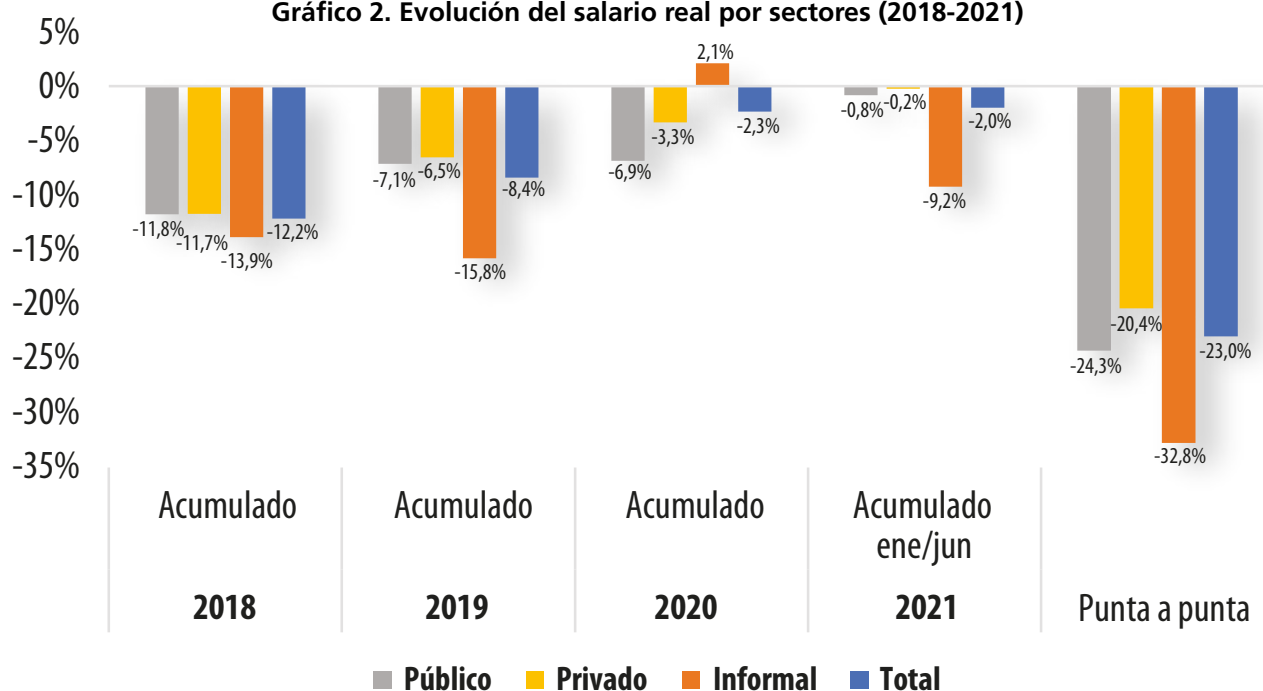
**Gráfico 1. Índice de salarios deflactado, (INDEC y CREEBBA, dic 17-jun 21)**



**Fuente:** elaboración propia en base a INDEC y datos propios.

<sup>1</sup> La tasa de indigencia creció 5,8 puntos porcentuales entre el 1° semestre de 2018 y el mismo período de 2021; en tanto que la de pobreza lo hizo en 11 puntos.

Gráfico 2. Evolución del salario real por sectores (2018-2021)



Fuente: elaboración propia en base a datos del INDEC.

En 2019 el deterioro salarial continuó, registrándose una caída del 8,4% en términos reales producto de un nuevo salto inflacionario (los precios minoristas aumentaron un 53,8%, según el IPC elaborado por el INDEC).

La merma del poder adquisitivo del salario siguió su curso durante 2020, aunque con menor intensidad, en tanto que se ubicó en 2,3%. Una dinámica similar se observa en lo que va de 2021: en los primeros seis meses del año (último dato disponible) el poder de compra se retrajo un 2%.

## Análisis por sectores

En la sección anterior se presentó un análisis del índice de salarios confeccionado por el INDEC, sin discriminar por sectores. A continuación se muestra el desempeño de los distintos sectores que conforman el índice (sector privado registrado, público y privado no registrado o "informal") dado que cada uno tiene su propia dinámica dentro de la situación general. El Gráfico 2 contiene información sobre todo el período comprendido en el estudio.

El **sector privado formal** fue el menos castigado por el proceso de deterioro que sufrió la economía durante los años analizados. Como sucedió a nivel general, el 2018 se presentó como el año de peor *performance* en cuanto a pérdida de poder adquisitivo (-11,7%).

A partir de allí, si bien la tendencia continuó siendo la misma, el ritmo de decrecimiento fue atenuándose progresivamente. Mientras que en 2019 se registró una caída en los salarios reales del 6,5%, en el siguiente año la tasa de variación se ubicó en -3,3%. Finalmente, en lo que va de 2021, el salario real privado muestra una caída marginal del 0,2%. En conclusión, la pérdida de poder de compra acumulada entre enero de 2018 y junio de 2021 asciende al 20,4%.

En relación al **sector público** se puede advertir una trayectoria similar a la del sector privado registrado con la salvedad de que 2020 fue, al igual que 2019, un año de una marcada contracción del poder adquisitivo. En concreto, durante 2018 se registró una caída del 11,8%, seguida de un 7,1% de retroceso en 2019 y un guarismo similar en 2020 (-6,9%). La desaceleración de esta tendencia se produjo en los primeros meses de 2021, período en el que exhibe una retracción acumulada del 0,8%.

Por último, y como es de esperar, el **sector privado no registrado** mostró el peor desempeño de los tres sectores bajo análisis. En 2018 experimentó una caída en el poder de compra del 13,9%, la cual fue superada en 2019 (-15,8%). A contramano de los demás sectores, en 2020 exhibió un leve rebote del 2,1% y, posteriormente, volvió a caer en los primeros seis meses del corriente año (-9,2%).

En conclusión, el proceso de contracción del salario real se caracterizó por un fuerte retroceso en 2018 y una posterior desaceleración, aunque continuando la tendencia. Analizando por sectores, el poder adquisitivo del sector privado no registrado resultó ser el más golpeado por la difícil coyuntura económica al retraerse 32,8% punta a punta (acumulado enero 2018-junio 2021). En contraposición, el sector privado formal experimentó una merma significativamente menor (-20,4%). Esta diferencia a favor del empleo formal podría explicarse por la falta de marcos legales que provean de mecanismos de negociación a los trabajadores no registrados (ausencia de convenio colectivo de trabajo), diferencias de productividad entre trabajadores, entre otros factores.

## Evolución del salario en Bahía Blanca (2018-2021)

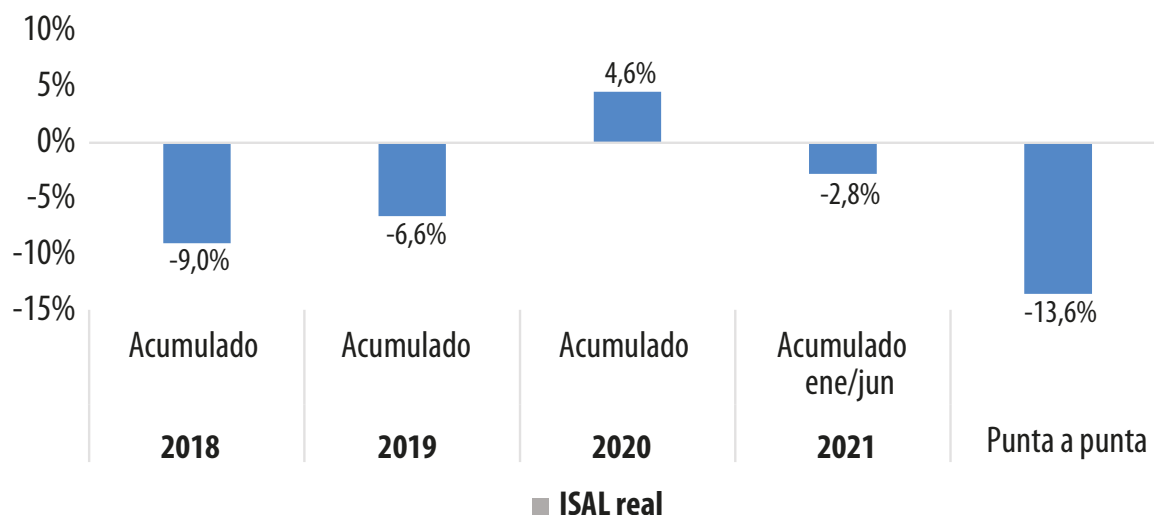
En relación al ámbito local los datos sugieren que, al igual que en la órbita nacional, los salarios sufrieron una caída importante en términos reales (Gráfico 3). Al margen de la clara tendencia a la baja en ambos

indicadores, a lo largo de los 3 años y medio, puede advertirse que en ciertos meses hubo discrepancias entre el indicador local y nacional que se explican por dos razones: una de índole metodológica y otra vinculada al proceso inflacionario. Respecto del primer punto, el ISAL utiliza ponderaciones que reflejan la estructura del empleo bahiense, razón por la cual se le confiere mayor importancia a los ajustes salariales de aquellos sectores con más peso relativo respecto del empleo total de la ciudad. Por otra parte, como es de esperarse, existen diferencias entre la tasa de inflación local y nacional. Estos dos elementos explican la distancia entre los salarios reales medidos por el CREEBBA y aquellos relevados por el INDEC.

En concreto, el deterioro del poder adquisitivo de los trabajadores de la ciudad se expone a continuación:

- Los salarios bahienses perdieron en 2018 un 9%. Al igual que a nivel nacional, este fue el año con mayor reducción de poder adquisitivo (-12,2%).
- En 2019 se produjo una nueva caída de ingresos reales en torno al 6,6% mientras que en la esfera nacional se registró una retracción del 8,4%.

Gráfico 3. Índice de salarios (2018-2021)



Fuente: elaboración propia en base a datos del INDEC.



- En contraste con lo sucedido a nivel nacional, en 2020 el salario real recuperó parte del terreno perdido registrando una variación del 4,6% acumulada a diciembre de dicho año<sup>2</sup>.

- Por su parte, en el primer semestre de 2021 el ISAL exhibió una caída de 2,8%, mientras que el indicador confeccionado por el INDEC arrojó, en igual período, un retroceso del 2%.

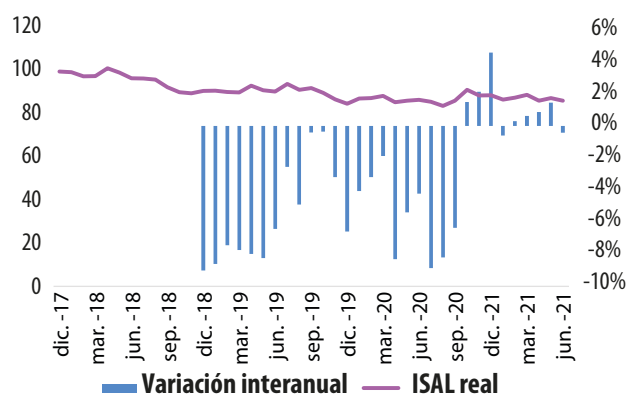
- En suma, la variación punta a punta de los tres años y medio bajo análisis muestra una caída de 13,6% para los trabajadores de la ciudad, mientras que a nivel nacional la pérdida de poder adquisitivo se situó en 23%.

## Reflexiones finales

Las recesiones recurrentes de los últimos años y posteriormente la pandemia por Coronavirus han marcado el compás de la dinámica salarial. Tanto a nivel local como nacional, el poder de compra se fue erosionando como reflejo de la desventajosa coyuntura económica (caída del producto acumulada del 5,8% entre 2018 y primer semestre de 2021).

En igual período, según datos del INDEC, los trabajadores resignaron un 23% de su salario como consecuencia de la aceleración de la inflación y el retroceso de la actividad económica. Por su parte, a nivel local, la caída del salario real estimada por el CREEBBA fue de 13,6%. El diferencial entre ambas cifras se explica por razones metodológicas (ponderaciones ajustadas a la estructura de empleo local) y macroeconómicas (diferencial de tasas de inflación local y nacional).

**Gráfico 4. Índice de Salarios (dic 17-jun 21)**



Fuente: elaboración propia en base a INDEC y datos propios.

**Tabla 1. Índice de salarios (CREEBBA e INDEC)**

		2018	2019	2020	2021*	2018-2021*
Sector (INDEC)	Público	-11,8%	-7,1%	-6,9%	-0,8%	-24,3%
	Privado registrado	-11,7%	-6,5%	-3,3%	-0,2%	-20,4%
	Privado no registrado	-13,9%	-15,8%	2,1%	-9,2%	-32,8%
<b>Total</b>		<b>-12,2%</b>	<b>-8,4%</b>	<b>-2,3%</b>	<b>-2,3%</b>	<b>-23,0%</b>
<b>ISAL (CREEBBA)</b>		<b>-9%</b>	<b>-6,6%</b>	<b>4,6%</b>	<b>-2,8%</b>	<b>-13,6%</b>

\*Datos hasta el mes de junio (último disponible).

Fuente: elaboración propia en base a datos de INDEC.

<sup>2</sup> Cabe destacar que esta recuperación se sucedió hacia el último trimestre de dicho año, período hasta el cual el poder de compra de los asalariados locales venía en terreno negativo (en la comparación interanual de los primeros 9 meses la variación acumulada era de -5,6%).



# MERCADO AUTOMOTOR 2020-2021

El mercado automotor forma parte importante del entramado productivo dada la generación de puestos de trabajo, como de divisas extranjeras. En función del rol destacado que evidencia este sector, es que se ha decidido llevar a cabo un análisis del mismo respecto a producción, comercialización y facturación. El período de análisis comprende el año 2020, su comparación con el año previo y los primeros seis meses del corriente año. Los resultados obtenidos denotan que la irrupción de la pandemia, además de dos años previos recesivos, ha impactado fuertemente en el mercado automotor, afectando la producción, las ventas de 0 km y las exportaciones, aunque se ha evidenciado un crecimiento en la facturación (impulsado por el incremento del precio medio de los vehículos). Por otro lado, en 2021, la tendencia observada es la recuperación del sector en términos interanuales, en función de la reactivación del rubro luego de los magros resultados de 2020.

## Parque automotor a nivel nacional, local y regional

De acuerdo a la información publicada por la Dirección Nacional de Registro de la Propiedad Automotor (DNRPA), en la República Argentina el número de automotores que formaron parte del parque automotor nacional ascendió a 16,6 millones en 2020, encontrándose el 38% del total en la provincia de Buenos Aires (al igual que en 2019). Esto significa un crecimiento del 2% en términos interanuales y la relación vehículo/habitante resultó de 1 automóvil por cada 2,72 personas. La antigüedad promedio del parque automotor descendió a 12 años versus los 14,8 años de 2019.

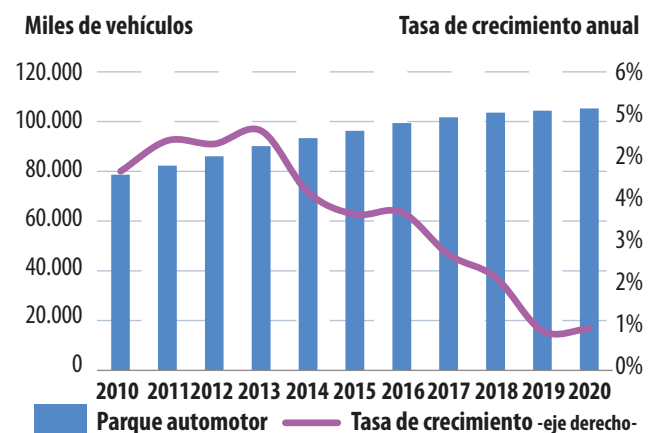
Respecto al parque automotor<sup>1</sup> de la ciudad de Bahía Blanca, durante 2020 el mismo se encontró conformado por 105 mil vehículos, apenas ascendiendo 1% respecto a 2019. En términos *per cápita*, la relación vehículo/habitante se encuentra en 2,9. Más allá del pequeño incremento en la cantidad de unidades en condiciones de circular en términos interanuales, se sostiene la tendencia decreciente registrada desde 2014 en la tasa de crecimiento del parque automotor local (Gráfico 1).

Si se consideran los 22 partidos que conforman el Sudoeste Bonaerense, el parque automotor regional alcanzó los 295 mil vehículos el año pasado, creciendo un 1% respecto a 2019. Dentro de este indicador, Bahía Blanca posee el 36% del total (repetiendo la participación observada en 2019) seguido por Tres Arroyos con el 10%.

En pocas palabras, el parque automotor, tanto nacional como local y regional, presenta leves variaciones y su tendencia es decreciente a lo largo de los últimos 7 años. Asimismo, los porcentajes de participación de la provincia de Buenos Aires en el total nacional y de Bahía Blanca en su región se encuentran estancados.

**Gráfico 1. Parque automotor activo a nivel local y tasa de crecimiento**

Período 2010-2020



Fuente: DNRPA

<sup>1</sup> Incluye parque activo (unidades en condiciones de circular) y se excluyen dominios con formatos anteriores, bajas y robados. En el parque automotor local se consideran automóviles, camionetas, camiones, colectivos, acoplados y casillas rodantes. No se incluyen motovehículos.

## Industria automotriz en Argentina

La industria automotriz argentina realiza un aporte significativo a la economía en general y al rubro industrial: genera 125.000 empleos, representa 6,6% del PIB industrial y exporta a 43 países por un total de U\$S 4.275 millones anuales. Sin embargo, los últimos años han sido complejos para el sector, operando a menos del 50% de su capacidad instalada durante el período 2016-2020 (de acuerdo a datos brindados por el Ministerio de Economía).

En términos de producción, de acuerdo a la Asociación de Fabricantes de Automotores (ADEFSA), durante 2020 se produjeron 257 mil unidades, cayendo un 18% en comparación a 2019. Asimismo, durante los primeros 7 meses de 2021, la producción alcanzó los 225 mil vehículos, representando el 88% de lo observado durante 2020, con claro pronóstico de superar lo producido el año pasado.



Respecto a las exportaciones del sector automotriz, en 2020 se presentó el menor nivel (137 mil unidades) si se consideran los últimos 10 años, con una caída del 39% en términos interanuales. Además, los 137 mil vehículos mencionados, representan el 54% del total de la producción nacional. Se debe tener en cuenta que, en promedio, la proporción de vehículos destinados a la exportación sobre producción en el período 2010-2020 fue del 55%.

## Patentamientos de 0 km a nivel nacional

Con la irrupción de la pandemia de COVID-19 la economía se vio afectada fuertemente, no estando ajeno el sector automotor: la venta de nuevas unidades a nivel nacional sufrió un caída del 26% durante 2020 en comparación a 2019, al pasar de 452 mil a 334 mil unidades patentadas (según datos brindados por Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina, ACARA). En contraposición, el primer semestre del corriente año mostró un crecimiento del 34% (204 mil patentamientos) en relación a igual período del año anterior. En otras palabras, se observa una recuperación del rubro durante 2021 con una apertura total de las concesionarias en comparación al cierre ocurrido durante los mismos meses de 2020, donde la comercialización se vio profundamente restringida.



Al realizar un análisis considerando las diferentes categorías de vehículos (automóviles, comerciales livianos y comerciales pesados<sup>2</sup>), el primer grupo sufrió la mayor caída interanual en 2020, con un 30% menos de patentamientos. En el caso de los vehículos comerciales livianos, la caída fue del 14% en comparación al año previo y, en el grupo comerciales pesados, también se observó una disminución en términos interanuales (-10%).

A lo largo de los primeros seis meses de 2021, el rubro con el mayor crecimiento observado fue comercial liviano, con un aumento del 55% seguido por automóviles (+29%), ambos comparados a igual período de 2020. En el caso de la categoría comercial pesado, hubo un descenso en la cantidad de unidades comercializadas del 5% i.a.

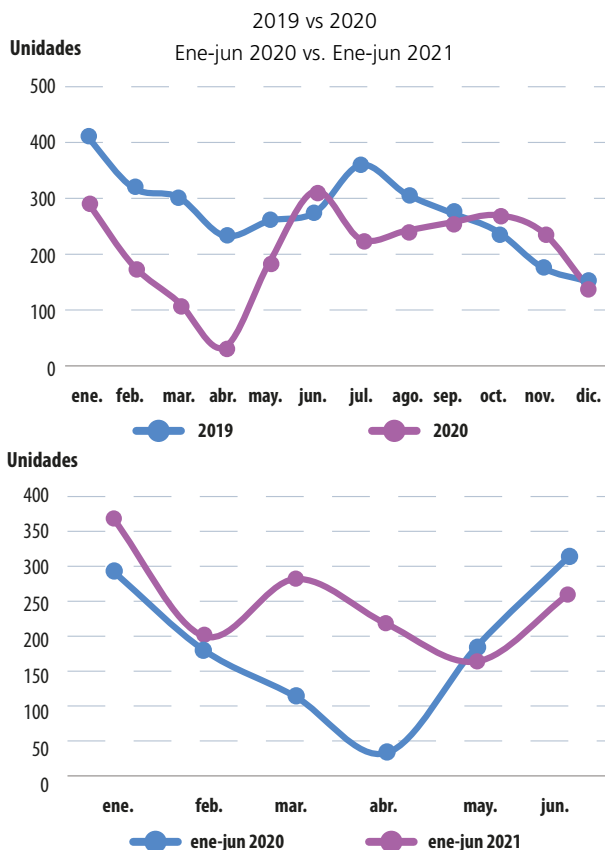
<sup>2</sup> Comerciales livianos se refiere a utilitarios y pick ups mientras que en comerciales pesados se consideran camiones y buses.

## Venta de nuevas unidades en Bahía Blanca

La recesión y el impacto de la pandemia también se sintió en el mercado bahiense, con una baja en la cantidad de unidades vendidas del 25% en relación al 2019 (pasando de 3.309 automotores a 2.496), sin embargo, el primer semestre de 2021 mostró un ascenso del 34% en términos interanuales. De esta manera, se observa que los guarismos locales siguieron la tendencia nacional respecto a la caída en sus ventas durante el año pasado, revirtiendo sus resultados en la primera parte del corriente año.

Como se puede observar en el Gráfico 2, durante el mes de abril de 2020 se produjo la menor cantidad de unidades vendidas, coincidentemente con el cierre total de las concesionarias como consecuencia del Aislamiento Social Preventivo Obligatorio (ASPO). Contrariamente a abril, en junio se produjo el pico de unidades comercializadas (reapertura progresiva). Respecto al primer semestre de 2021 (Gráfico 3), el mes de menores ventas fue mayo (con cierres parciales), mientras que las de mayores unidades 0 km colocadas se observó en enero.

**Gráficos 2 y 3. Cantidad de unidades vendidas mensualmente en Bahía Blanca**



**Fuente:** elaboración propia en base a información brindada por Luis Ángel Gallego (presidente de la Sociedad Lago S.A y de la regional de ACARA).

Realizando un análisis por segmento, en Bahía Blanca los automóviles (que representaron el 65% del total de los patentamientos) fueron los que exhibieron la mayor caída (-30%) en 2020 respecto a 2019. Sin embargo, en el período enero-junio de 2021, la recuperación fue del 23% y su participación en el total, del 64%.

En cuanto al segmento comercial liviano, en 2020 participó del 32% del volumen de transacciones realizadas, mostrando una disminución del 10% respecto al año anterior. Durante el primer semestre de 2021 se evidenció una recuperación del 56%.

Por último, la sección de automóviles pesados cayó un 28% en 2020 i.a., mientras que se observó crecimiento del 65% durante el primer semestre de 2021 respecto a igual período de 2020.

Analizando por marcas, en 2020 se repitieron las primeras 4 posiciones respecto a 2019: la líder fue Volkswagen con el 20% del total del mercado, seguida por Toyota (13%), Fiat (12%) y Chevrolet (10%). En el período enero-junio de 2021, tanto Toyota como Volkswagen captaron el 21% del mercado, respectivamente, seguidos por Fiat (14%) y Chevrolet (9%).

En cuanto al ranking de los 10 vehículos más vendidos en 2020 (Tabla 1), Toyota Hilux del segmento comercial liviano, lideró con 152 unidades (representando el 6% del total de ventas en la ciudad); en segunda posición se ubicó el Volkswagen Gol Trend, con 149 vehículos y en tercer lugar la Volkswagen Amarok, con 139.

Para el primer semestre de 2021 (Tabla 2), el automóvil más vendido fue el Fiat Cronos (125 unidades) con el 8% del total de vehículos patentados en la ciudad. En segundo lugar el Toyota Hilux con 109 unidades con el 7% del total, y la Volkswagen Amarok con 96 vehículos (6% del total).

Respecto a los vehículos comerciales pesados, el modelo más vendido durante 2020 fue el Mercedes Benz Accelo 815, representando solo el 0,2% del total de vehículos vendidos. Durante el primer semestre de 2021, el pesado que lideró el ranking fue el Mercedes Benz BMO 384, captando el 0,4% de la totalidad de ventas.

## Tablas 1 y 2. Ranking de los 10 vehículos más vendidos (en unidades) en Bahía Blanca

Año 2020 y primer semestre de 2021

Marca	Modelo	Tipo	Ventas		Participación	
			2020	i.a.	Total	Acumulada
Toyota	HILUX	Liviano	152	-10%	6%	6%
Volkswagen	GOL TREND	Automóviles	149	82%	6%	12%
Volkswagen	AMAROK	Liviano	139	4%	6%	18%
Fiat	CRONOS	Automóviles	121	48%	5%	22%
Chevrolet	ONIX	Automóviles	107	10%	4%	26%
Ford	RANGER	Liviano	91	23%	4%	30%
Toyota	ETIOS	Automóviles	89	-20%	4%	34%
Peugeot	208	Automóviles	84	-1%	3%	37%
Volkswagen	T-CROSS	Automóviles	72	106%	3%	40%
Ford	TORO	Liviano	64	-6%	3%	43%

Marca	Modelo	Tipo	Ventas		Participación	
			ene-jun 2021	i.a.	Total	Acumulada
Fiat	CRONOS	Automóviles	125	47%	8%	8%
Toyota	HILUX	Liviano	109	106%	7%	15%
Volkswagen	AMAROK	Liviano	96	100%	6%	21%
Volkswagen	GOL TREND	Automóviles	80	-6%	5%	26%
Peugeot	208	Automóviles	67	139%	4%	30%
Toyota	ETIOS	Automóviles	67	109%	4%	34%
Ford	RANGER	Liviano	48	78%	3%	37%
Toyota	COROLLA	Automóviles	47	236%	3%	40%
Chevrolet	ONIX	Automóviles	45	-26%	3%	43%
Toyota	YARIS	Automóviles	42	320%	3%	46%

Fuente: elaboración propia en base a la información brindada por Luis Ángel Gallego (presidente de la Sociedad Lago S.A y de la regional de ACARA).

## Aporte monetario del mercado automotor nacional y local

El aporte monetario de la comercialización de automotores en 2020, a nivel nacional, según estimaciones propias, presentó un crecimiento del 93% en términos monetarios, pasando de \$ 422 mil millones a \$ 816 mil millones. En términos constantes (a precios de 2020) el aumento fue del 37%. A pesar de la caída del 26% en las ventas de 0 km se evidenció una recuperación real en la facturación del sector. Este hecho se debe, principalmente, al aumento del 161% en el valor promedio de los vehículos comercializados, impulsando la facturación de las concesionarias.

Por otro lado, el primer semestre de 2021 alcanzó una facturación en el país de \$ 743 mil millones, incrementándose en un 193% respecto a iguales meses del año pasado en términos monetarios y 92% en términos constantes. Este fenómeno se explica tanto por el aumento en la cantidad de unidades comercializadas (+34%) como por el incremento del precio promedio de los rodados 0 km (+119%).

En dólares, la facturación de 2020 representó u\$s 11 mil millones, creciendo 93% i.a. A lo largo del primer semestre de 2021, los guarismos alcanzaron los u\$s 8 mil millones con un aumento del 125% en comparación a igual período de 2020.

Un aporte realizado por ACARA/SIOMMA<sup>3</sup>, permite cuantificar el impacto del aumento de precios, sobre la cantidad de salarios necesarios para adquirir un automóvil 0 km. En Argentina pasó de 17,4 sueldos en 2019 a 17,7 en 2020 y a 19,3 en lo que va de 2021. De este modo persiste una caída en el poder de compra de los argentinos en los últimos dos años y medio.

Respecto al aporte monetario del mercado automotor en Bahía Blanca, durante 2020 (según estimaciones del CREEBBA) la misma arrojó \$ 6.342 millones, creciendo un 88% a precios corrientes en comparación a 2019 y un 33% en términos constantes, promovido en gran parte por el crecimiento del precio promedio de los automóviles (+150%) puesto que en unidades se observó una caída (-25%). Dicho indicador representa el 0,8% del total nacional.

<sup>3</sup> ACARA (Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina) / SIOMAA (empresa especializada en el mercado automotor)



Realizando un análisis mensual (Gráfico 4), abril fue el mes de menor actividad y, por consiguiente, de menor facturación en la ciudad, mientras que enero reflejó el mes de mayor facturación.

En el caso del primer semestre de 2021, el aporte monetario fue de \$ 4.948 millones. Este monto representó un crecimiento del 173% en términos interanuales, siendo enero el de mayor volumen facturado y mayo con la menor facturación (Gráfico 5). Cabe aclarar que en precios constantes de 2020, el aumento fue del 92%. Se puede considerar que el gran crecimiento en la facturación se debió, principalmente, a la comparación interanual entre el período donde la actividad se encontraba restringida (primeros seis meses de 2020) frente al primer semestre de 2021, donde la actividad retomó en gran parte la normalidad. Además de haber crecido un 106% en el precio medio de los vehículos, lo que generó un aumento en los niveles de facturación.

**\$6,3** mil millones  
valorización del  
mercado automotor  
Bahía Blanca  
(año 2020)

**\$4,9** mil millones  
valorización del  
mercado automotor  
Bahía Blanca  
(ene-jun 2021)

Analizando los montos de facturación en dólares, durante 2020 en Bahía Blanca se registraron u\$s 90 millones (+29%) mientras que entre enero y junio del corriente año u\$s 54 millones, incrementándose 54% en términos interanuales.

El rubro con mayor participación en el aporte monetario, tanto en 2020 como durante el primer semestre de 2021, fue el de automóviles con el 54% y 52%, respectivamente. Respecto al comercial liviano, durante 2020 su porcentaje dentro del total alcanzó el 40% para luego pasar al 42% los primeros seis meses de 2021. Por último, los comerciales pesados obtuvieron la menor participación en ambos momentos: 6% tanto en 2020 como en enero-junio 2021.

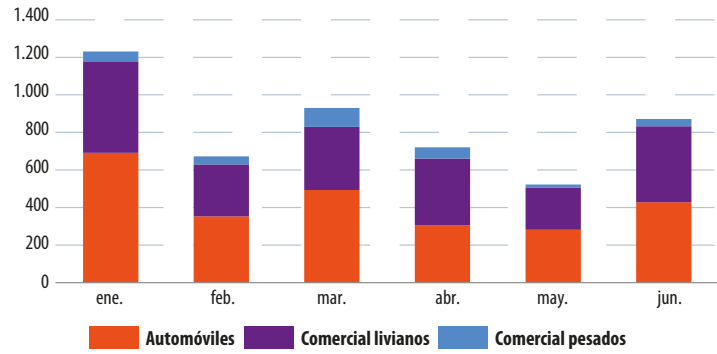
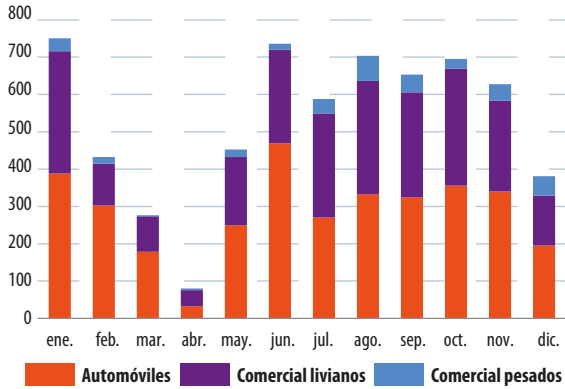
Por otra parte, respecto a la facturación por marcas, como puede observarse en el Gráfico 6, en 2020 Volkswagen abarcó el 19% (\$ 1.373 millones) seguida por Toyota con el 14% (\$ 992 millones) y Chevrolet con el 9% (\$ 609 millones). En el semestre enero-junio de 2021, tanto Volkswagen como Toyota exhibieron el mismo porcentaje sobre el total facturado, con el 21%, respectivamente. Fiat se ubicó con el 10%, mientras que Chevrolet, Peugeot y Ford, todos con el 7%.

Los modelos que generaron la mayor facturación en 2020 fueron la Toyota Hilux con \$ 606,7 millones y la Volkswagen Amarok (\$ 572,7 millones). Durante enero-junio de 2021 se invirtieron las posiciones: pick up Volkswagen Amarok obtuvo una mayor facturación (\$ 515,8 millones) y la Toyota Hilux la segunda posición (\$ 509,7). De este modo, se consolida la importancia del rubro pick up en la facturación, tanto del año pasado como en el primer semestre del corriente año.

Tal como fue mencionado previamente, el valor promedio de los vehículos en 2020 y en enero-junio de 2020 sufrieron importantes variaciones, alcanzado un precio promedio de \$ 2,5 millones (+150% i.a.) y \$ 3,3 millones (+105% i.a.). Analizando los diferentes segmentos se estimó que el precio promedio de los automóviles en 2020 ascendió a \$ 2,1 millones, mientras que en el segmento comercial liviano a \$ 3,1 millones y en el comercial pesado a \$ 5,6 millones. A lo largo del primer semestre de 2021, dichos valores promedio fueron los siguientes: en el caso de automóviles \$ 2,6 millones, comerciales livianos \$ 4 millones y comerciales pesados \$ 9,4 millones.

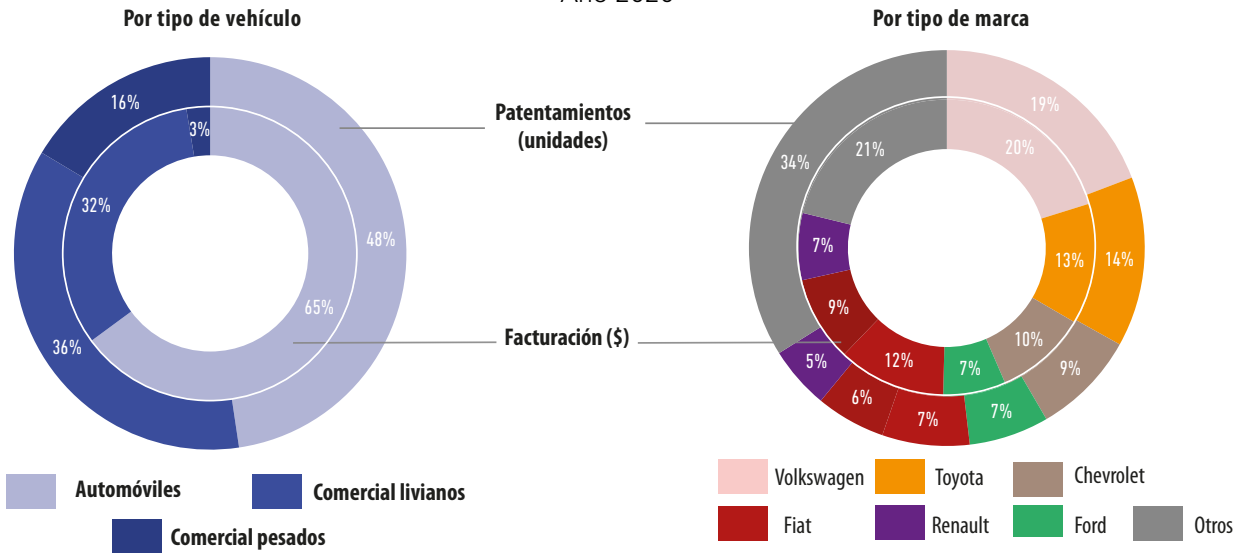
### Gráficos 4 y 5. Facturación mensual en Bahía Blanca

Año 2020 y primer semestre de 2021



### Gráfico 6. Monto facturado y unidades vendidas por tipo de vehículos y principales marcas

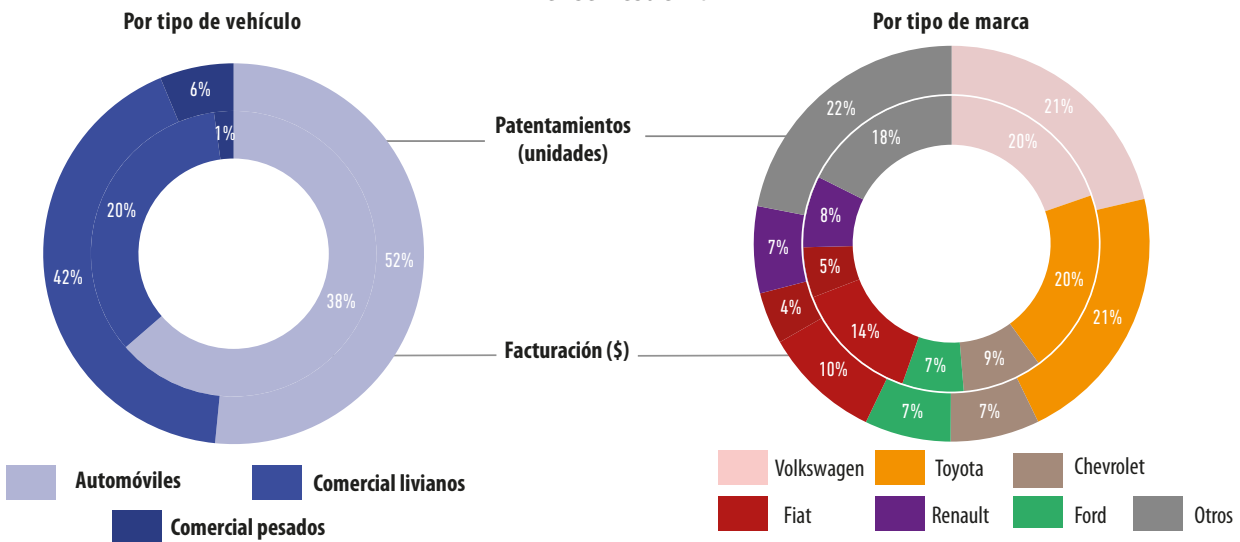
Año 2020



Fuente: elaboración propia en base a la información brindada por Luis Ángel Gallego (presidente de la Sociedad Lago S.A y de la regional de ACARA).

### Gráfico 7. Monto facturado y unidades vendidas por tipo de vehículos y principales marcas

Primer semestre 2021



Fuente: elaboración propia en base a la información brindada por Luis Ángel Gallego (presidente de la Sociedad Lago S.A y de la regional de ACARA).

## Reflexiones finales

En resumen, tanto el parque automotor argentino como el bahiense presentan un leve crecimiento en su conformación. Sin embargo, al observar la tasa de crecimiento, en ambos casos existe una tendencia decreciente (desde 2018 en el caso de Argentina y a partir de 2014 en Bahía Blanca). La relación vehículo/habitante es muy similar a nivel nacional y local, manteniéndose en, aproximadamente, 1 vehículo cada 3 personas.

Por otro lado, el mercado automotor presentó resultados negativos respecto a la producción, exportación y venta de nuevas unidades en 2020, aunque la facturación presentó una variación positiva impulsada, esencialmente, por el crecimiento del valor promedio de los vehículos. Durante los primeros meses de 2021 se recuperó el sector, tanto en unidades vendidas como en el monto facturado, aunque se debe esperar a la finalización del corriente año para conocer con certeza cuál será la recuperación del sector.

En el caso de las unidades vendidas, se puede resaltar la relevancia del segmento automóviles y las marcas Volkswagen y Toyota en los períodos analizados.

Asimismo, los automóviles son los que generaron el mayor impacto en la recaudación final en ambos períodos. Por marca, Volkswagen y Toyota también fueron las marcas líderes en facturación. Por último, los *mode los pick ups*, Hilux y Amarok, son los vehículos más relevantes en términos monetarios.

# TARIFAS DE SERVICIOS PÚBLICOS: EVOLUCIÓN Y PRECIOS RELATIVOS (2010-2021)

Durante años las tarifas de los servicios públicos han sido motivo de controversia. Por un lado, los subsidios y congelamientos mantuvieron los precios muy por debajo de su valor real, ejerciendo un impacto negativo en la inversión del sector energético y afectando, por consiguiente, el suministro (en el caso del mercado eléctrico se registraron numerosas interrupciones del servicio y en relación al gasífero, la escasez decantó en la necesidad de importar para satisfacer la demanda interna. Al margen de esta situación, la quita de los subsidios y la recomposición de su valor han generado una gran presión inflacionaria, además de impactar fuertemente en las estructuras de gasto de los hogares, comercios y empresas. Actualmente, la tarifa de electricidad, en términos reales, se encuentra apenas por debajo de su valor en 2010, mientras que la tarifa de gas natural aumentó un 82% en términos reales respecto a su valor en 2010.

## Introducción

En este estudio se estudiará la evolución de las tarifas de los servicios de energía eléctrica y gas natural, primero mediante un análisis de precios relativos respecto a determinados bienes y servicios de la canasta del IPC, y luego a través de una comparación con el IPC-CREEBBA en función de obtener una visión más integral.

## Comparación de precios relativos: servicio de energía eléctrica

Para analizar la evolución de la tarifa de energía eléctrica se tuvieron en cuenta, además del consumo, los conceptos que esta incluye, a saber: los costos de generación y transporte, el valor agregado de distribución y los impuestos y subsidios. Se toma como medida un consumidor residencial promedio, el cual realiza un consumo estable de 200 kWh por mes, imputándole el cuadro tarifario de un consumidor T1R categoría 2.

**Cuadro 1. Precios relativos en base al valor de 200 kWh/mes de energía eléctrica**

valor producto / valor energía eléctrica

Período	Carne vacuna (1 kg)	Frutas y verduras (1 kg)	Bolsa de cemento (unidad)	Pantalón de jean (unidad)	Heladera (unidad)	Televisor (unidad)	Alquiler de departamento (mensual)	Pasaje de colectivo (unidad)	Colegio secundario (mensual)	Gas (225 cm <sup>3</sup> / bimestre)
2010	0,38	0,20	0,46	0,75	30,90	15,95	15,10	0,03	5,48	0,98
2011	0,47	0,21	0,50	0,89	30,92	15,20	18,95	0,03	6,66	0,90
2012	0,48	0,24	0,54	1,23	33,34	17,13	21,30	0,04	7,73	0,81
2013	0,43	0,27	0,53	1,49	35,42	32,76	22,62	0,04	7,36	0,68
2014	0,62	0,38	0,69	2,16	49,46	45,35	28,53	0,05	9,21	1,15
2015	0,71	0,41	0,80	2,39	55,69	49,25	33,60	0,06	11,98	1,56
2016	0,44	0,24	0,48	1,58	32,69	24,38	22,86	0,03	7,18	1,54
2017	0,22	0,13	0,26	1,01	17,13	10,10	15,35	0,02	3,77	1,21
2018	0,17	0,10	0,23	0,80	15,06	7,27	12,26	0,02	2,88	1,83
2019	0,22	0,13	0,32	0,86	18,96	11,29	14,17	0,02	3,63	2,24
2020	0,31	0,19	0,45	1,12	26,84	15,98	17,59	0,03	4,52	2,23
2021*	0,45	0,25	0,55	1,49	35,42	30,94	16,50	0,05	5,60	2,19

\*hasta agosto

**Nota:** carne vacuna: asado, bola de lomo, cuadrada, nalga, vacío, paleta y picada; frutas y verduras: banana, manzana deliciosa, limón, kiwi, tomate redondo, cebolla, papa blanca, lechuga, zanahoria y zapallo anco; pantalón de jean: para hombre y mujer; alquiler de departamento: con 2 o 3 ambientes en zona céntrica.

**Fuente:** elaboración propia a partir de datos del IPC-CREEBBA y EDES S.A.



Se seleccionan algunos bienes y servicios que componen la canasta del IPC-CREEBBA y se presenta en el Cuadro 1 la evolución de sus precios relativos respecto al precio del servicio de energía eléctrica. Los datos exhibidos se interpretan como la relación entre el valor promedio anual de los productos considerados respecto al valor promedio anual de 200 kWh de electricidad. De esta forma, el primer valor del cuadro significa que en el año 2010 un kilo de carne vacuna equivalía al 38% del valor de la factura de electricidad, y actualmente ese mismo producto equivale al 45% del costo de electricidad, implicando un encarecimiento de la carne vacuna respecto al servicio eléctrico del 19%. En el caso del pantalón de jean y el televisor, la comparación refleja incrementos superiores al 90%, y casi un 125% comparado con el servicio de gas residencial. Todos los productos considerados, a pesar de su heterogeneidad, muestran un encarecimiento respecto a la tarifa de energía eléctrica, lo que puede interpretarse como un atraso de la tarifa respecto al resto de los bienes y servicios.

Además, analizando la evolución de los precios relativos en el tiempo, se observa que el 2015 fue el año en el cual la energía eléctrica fue más accesible, reflejándose, en todos los casos, variaciones superiores al 60% en relación al año 2010. Esto se debe a que a partir del 2016 se realizaron modificaciones en los cuadros tarifarios que incluyeron aumentos en las tarifas y, simultáneamente, la reducción del esquema de subsidios, elevando el precio de mercado del kWh de energía eléctrica. Durante 2017 y 2018 se realizaron nuevas modificaciones, provocando nuevas subas en el precio de la energía, lo que se refleja en el Cuadro 1 con bajas en los precios relativos. En 2019 se impulsó el último aumento en el mes de mayo y, si bien en agosto de ese año estaba previsto otro, el salto del tipo de cambio nominal luego de las elecciones primarias provocó que el mismo quedara sin efecto. En el 2020, como parte de las medidas implementadas frente al COVID-19, se decretó un congelamiento de las tarifas de gas y electricidad, el cual se prorrogó hasta mayo de este año, razón por la cual los precios relativos fueron en aumento a partir de 2019, alcanzando en 2021 valores más bajos que en 2010.

**Cuadro 2. Precios relativos en base al valor de 225 kWh/mes de gas natural**

valor producto / valor energía eléctrica

Período	Carne vacuna (1 kg)	Frutas y verduras (1 kg)	Bolsa de cemento (unidad)	Pantalón de jean (unidad)	Heladera (unidad)	Televisor (unidad)	Alquiler de departamento (mensual)	Pasaje de colectivo (unidad)	Colegio secundario (mensual)	Electricidad (200 kWh/mes)
2010	0,78	0,41	0,93	1,54	63,17	32,60	30,88	0,06	11,21	2,04
2011	1,03	0,47	1,10	1,97	68,53	33,68	41,99	0,07	14,76	2,22
2012	1,19	0,60	1,33	3,04	82,46	42,38	52,67	0,09	19,11	2,47
2013	1,27	0,79	1,58	4,41	104,72	96,85	66,88	0,13	21,76	2,96
2014	1,06	0,65	1,18	3,70	84,49	77,47	48,74	0,09	15,74	1,71
2015	0,91	0,52	1,02	3,06	71,36	63,11	43,05	0,07	15,35	1,28
2016	0,43	0,24	0,47	1,54	31,85	23,75	22,27	0,03	6,99	0,97
2017	0,35	0,21	0,41	1,58	26,94	15,88	24,14	0,03	5,93	1,57
2018	0,20	0,12	0,28	0,96	18,09	8,74	14,73	0,02	3,46	1,20
2019	0,20	0,11	0,28	0,75	16,53	9,85	12,35	0,02	3,16	0,87
2020	0,28	0,17	0,40	1,01	24,18	14,39	15,84	0,03	4,07	0,90
2021*	0,41	0,23	0,50	1,36	32,40	28,31	15,10	0,04	5,12	0,91

\*hasta agosto

**Nota:** carne vacuna: asado, bola de lomo, cuadrada, nalga, vacío, paleta y picada; frutas y verduras: banana, manzana deliciosa, limón, kiwi, tomate redondo, cebolla, papa blanca, lechuga, zanahoria y zapallo anco; pantalón de jean: para hombre y mujer; alquiler de departamento: con 2 o 3 ambientes en zona céntrica.

**Fuente:** elaboración propia a partir de datos del IPC-CREEBBA y Camuzzi Gas Pampeana.

## Comparación de precios relativos: servicio de gas residencial

El análisis de la tarifa de gas residencial se efectúa de la misma forma que para el costo eléctrico, tomando como medida el consumo de un usuario residencial promedio, el cual asciende a 1.350 m<sup>3</sup> anuales, o su equivalente a 225 m<sup>3</sup> mensuales, lo que lo convierte en un usuario residencial categoría "R2.3".

Se comparan los mismos productos que en el caso anterior y se presentan en el Cuadro 2 la evolución de sus precios relativos respecto al valor del servicio de gas natural. Los datos se interpretan de la misma manera, pero los resultados van en la dirección contraria: todos los productos exhiben un abaratamiento respecto a la tarifa del gas natural, encontrándose la mayoría entre un 45% y un 55% más asequible, con la excepción del pantalón de jean, el televisor y el pasaje de colectivo, los cuales tuvieron variaciones negativas menores al 30%.

Observando el avance de los precios relativos, es posible notar que el servicio de gas residencial se fue abaratando entre 2010 y 2013, para luego empezar un proceso de encarecimiento a partir de 2014. Esto se explica por las actualizaciones del cuadro tarifario en ese año, luego de haber permanecido estables desde el 2008, sin embargo, al igual que con las tarifas de energía eléctrica, el mayor impacto se muestra desde el 2016, año en el cual las tarifas presentaron fuertes aumentos en conjunto con la reducción del subsidio. Finalmente, en 2020 y 2021 los precios relativos subieron debido al congelamiento de las tarifas, pero, aún así, se mantienen en valores bajos en relación a los primeros años estudiados.

## Servicios públicos e IPC

En orden de realizar una comparación integral que incluya todos los bienes y servicios de consumo de los hogares, se examina la evolución de las tarifas de energía eléctrica y gas natural respecto al IPC-CREEBBA. En el Cuadro 3 se muestra la evolución de estos tres indicadores y al costado derecho de cada servicio público se presenta la diferencia anual entre estos y el IPC.

**Cuadro 3. Variaciones acumuladas anuales de las tarifas de los servicios públicos e IPC-CREEBBA**  
entre 2011 y 2021

Períodos	IPC	Energía eléctrica	Diferencia %	Gas natural	Diferencia %
2011	25%	8%	-67%	0%	-100%
2012	27%	12%	-56%	0%	-100%
2013	25%	20%	-22%	0%	-100%
2014	39%	9%	-78%	85%	119%
2015	28%	10%	-64%	49%	74%
2016	37%	128%	242%	124%	232%
2017	23%	132%	471%	83%	260%
2018	45%	64%	42%	147%	226%
2019	56%	22%	-61%	50%	-11%
2020	30%	12%	-62%	11%	-64%
2021*	33%	4%	-86%	3%	-91%
<b>Acumulado 2011/2021</b>	<b>2230%</b>	<b>2032%</b>	<b>-9%</b>	<b>4683%</b>	<b>110%</b>

\*hasta agosto

**Fuente:** elaboración propia a partir de datos del IPC-CREEBBA, EDES S.A. y Camuzzi Gas Pampeana.

En el caso de la energía eléctrica se observa un atraso de sus precios en los primeros 5 años, acumulando una diferencia negativa del 71%, seguido por una diferencia acumulada positiva del 427% entre 2016 y 2018, para luego volver a atrasarse respecto al resto de los bienes hasta la actualidad en un 78%. Esto dio como resultado una diferencia negativa del 9% en todo el período. Por lo tanto, se puede afirmar que la tarifa de electricidad se encuentra atrasada respecto a la variación del resto de los bienes y servicios de la economía desde el año 2011 hasta la actualidad en un 6%.

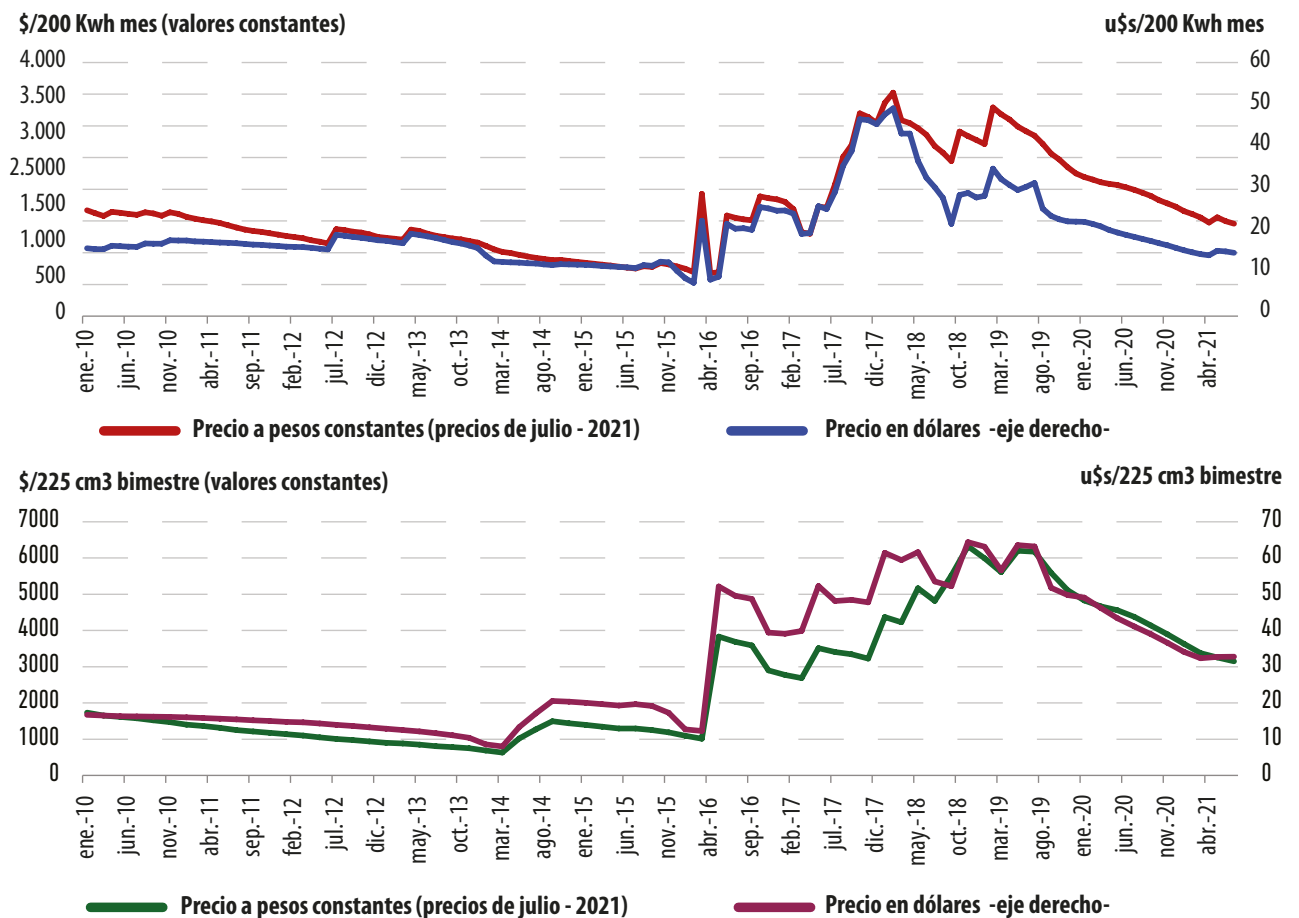
Para el gas natural se advierte un atraso de sus precios hasta el 2013, acumulando una diferencia negativa del 100%, esto se debe a que en esos años no se registraron aumentos en la estructura tarifaria. Por otro lado, entre 2014 y 2018 se aprecia una diferencia acumulada positiva del 975%, finalizando con un atraso en relación al IPC desde el 2019 hasta la actualidad de -79%. En conclusión, durante todo el período se acumuló una diferencia positiva de 110%, es decir, que la tarifa de gas residencial registró una variación superior a la del resto de los bienes y servicios entre enero de 2011 y agosto del 2021.

Es importante destacar que, si bien la tarifa de gas natural comienza a crecer por encima del IPC a partir del año 2014, el acumulado 2011-2015 muestra una diferencia negativa del 25%, por lo que recién en 2016 el costo del servicio supera el nivel general de precios.

Además, esto tampoco implica que las tarifas hayan dejado de estar atrasadas, ya que una parte de la gran variación porcentual en el período se explica porque se inicia con un precio bajo del servicio. Para finalizar, en el Gráfico 1 se muestra la evolución real de las tarifas (en la parte superior del gráfico el servicio eléctrico y en la inferior el gas natural) en pesos constantes de julio 2021 y en dólares (cotización mayorista del BCRA) desde enero de 2010 hasta la actualidad.

Como se comentó anteriormente, puede verse que ambas tarifas se mantuvieron relativamente estables hasta 2016, momento en el cual comienzan a ascender hasta 2019, cuando vuelven a caer. Al día de hoy, la tarifa de energía eléctrica, en términos reales, resulta un tanto más económica que en 2010 (tanto en dólares como en pesos), mientras que la tarifa de gas residencial es un 82% superior.

**Gráfico 1. Evolución del valor de las tarifas de electricidad y gas natural en U\$S y valores constantes**  
entre enero de 2010 y agosto de 2021



Fuente: elaboración propia a partir de datos del IPC-CREEBBA, BCRA, EDES y Camuzzi Gas Pampeana.

## Conclusiones

Entre 2010 y 2015 las facturas de los servicios de electricidad y gas natural se mantuvieron relativamente constantes, sin verse afectadas por la inflación general de la economía, generando un atraso en sus precios relativos.

El cambio en la estructura tarifaria en 2016 y los aumentos en los dos años posteriores generaron una recomposición del valor de los servicios a costa de grandes aumentos en las facturas de los hogares, que aumentaron por encima del nivel general de precios.

En 2019 los servicios comenzaron a abaratare nuevamente debido a que el último cambio tarifario se realizó antes de la depreciación de la moneda en agosto y en los dos años posteriores estas quedaron congeladas a causa de la pandemia, haciendo que sus valores caigan. En el caso del servicio eléctrico, esto implicó que el precio en términos reales quede en valores similares a los del 2010, mientras que el gas natural, si bien tuvo una caída en su precio, en términos reales resulta un 82% por encima del que tenía en 2010.

CREEBBA







# ANÁLISIS DE COYUNTURA

ÍNDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR  
CANASTAS DE CONSUMO  
INDUSTRIA, COMERCIO Y SERVICIOS  
MERCADO INMOBILIARIO

---

# ANÁLISIS DE COYUNTURA

## Índice de Precios al Consumidor

Durante los meses de agosto y septiembre de 2021, la variación acumulada del Índice de Precios (IPC CREEBBA) fue del 5,7%. Este porcentaje resulta superior en 1,2 puntos porcentuales respecto al período junio y julio de 2021 (6,9%).

En los meses analizados el capítulo con el mayor aumento fue **Bienes y servicios varios** (8,3%). Este resultado se debió, principalmente, al aumento en servicios de peluquería y para el cuidado personal (13,9%), artículos de tocador (9,9%), artículos de tocador descartables (5,1%) y cigarrillos y tabaco (4,9%).

La categoría **Salud** mostró un incremento del 8,1%. Este resultado se debió, principalmente, al aumento en servicios prepagos y auxiliares (16,2%), medicamentos (6,9%) y elementos para primeros auxilios (6,1%).

El capítulo **Alimentos y Bebidas** (el cual posee la mayor ponderación dentro del Índice General) exhibió una variación del 6,6% en el bimestre estudiado. Los mayores aumentos se registraron en vino (20,5%), té (16,8%), golosinas (16,7%), cacao (15,6%), yogur y postres lácteos (15,3%), quesos semiduros (15,3%), y quesos blandos y untables (15,3%).

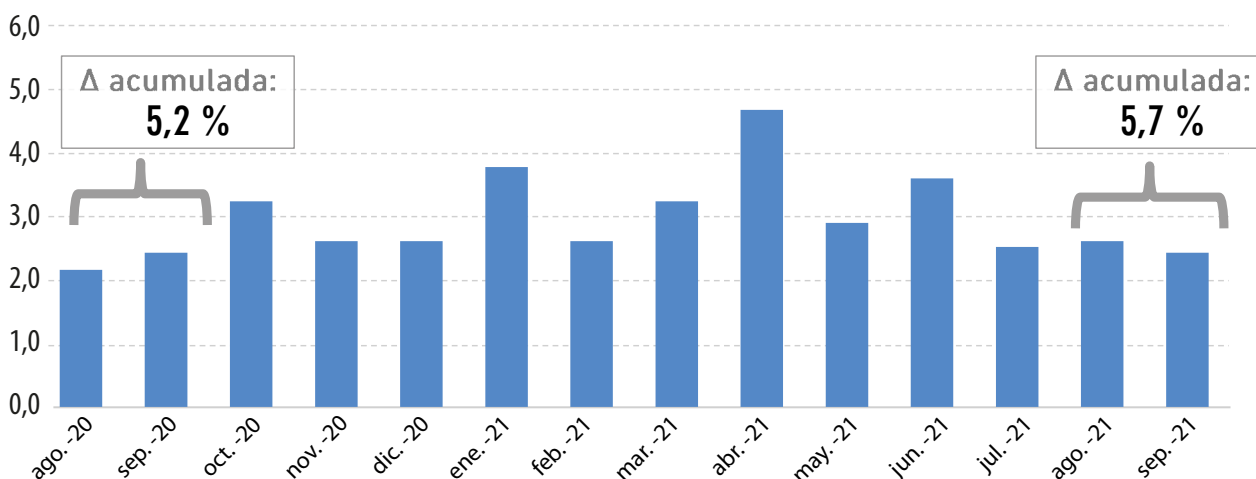
En referencia a las categorías que posee el IPC, la categoría Núcleo evidenció el mayor crecimiento (7,0%), siendo bebidas alcohólicas, quesos, artículos de joyería y relojería y artículos de marroquinería las categorías que más aumentaron sus precios. Por otro lado, los bienes y servicios estacionales presentaron un crecimiento del 6,0%, donde las principales subas se observaron en hotel y excursiones, calzado para hombre y ropa exterior para hombre y mujer. Por último, la categoría Regulado presentó la menor variación (3,5%) para el período analizado, siendo servicios prepagos y auxiliares el subgrupo con mayor aumento.

## Canastas Básicas de Consumo

A lo largo de los meses de agosto y septiembre del corriente año la Canasta Básica Alimentaria (CBA), la cual define la línea de indigencia, se encareció en un 8,0%. Asimismo, el costo de la Canasta Básica Total (CBT), que delimita la línea de pobreza, presentó un incremento del 6,0% durante el mismo período en análisis. Se puede observar que las variaciones de ambas canastas fueron superiores al incremento de precios minoristas medido por el IPC CREEBBA en dicho bimestre (5,7%).

Gráfico 1. Variación mensual del IPC CREEBBA

### Variación mensual



Fuente: IPC-CREEBBA.

Las variaciones de la CBA y CBT se pueden explicar por el incremento en té, pescado, manteca, yogur, pollo y frutas y verduras (principalmente banana, batata y tomate).

Durante el mes de septiembre de 2021, una Familia Tipo 2 (padre, madre y dos hijos en edad escolar) necesitó ingresos mensuales por \$ 77.098 para no ser catalogada pobre (CBT) y \$ 34.266 para no caer debajo de la línea de indigencia (CBA).

## Comercio, Industria y Servicios de Bahía Blanca

Durante el bimestre julio-agosto, la actividad de las empresas de Bahía Blanca exhibió la misma tendencia respecto al bimestre anterior: el saldo de respuesta del indicador de situación general es calificado como **normal** (bajo los parámetros de medición del CREEBBA), volviéndose su valor positivo al pasar de -4 a 8. Resulta de importancia recalcar que en este bimestre se alcanzó, por primera vez, el valor más alto desde el bimestre septiembre-octubre de 2017.

Comparando el escenario general actual en términos interanuales, los empresarios manifestaron encontrarse en una mejor situación. De este modo se mantiene la recuperación también observada en los últimos dos bimestres.

En cuanto al indicador del nivel de ventas, en comparación a lo observado al bimestre anterior, el mismo evidenció una mejora al presentar un valor positivo superior en su saldo de respuesta.

Al momento de referirse a las expectativas, los encuestados mantienen una postura pesimista respecto a la economía en general, pero son optimistas a nivel sectorial.

Por otro lado, persistió durante el cuarto bimestre del año en curso, la tendencia a mantenerse con sus planteles de personal fijo en un 78% de los encuestados.

Se puede observar que todos los sectores presentaron saldos de respuesta con una tendencia normal en el indicador que mide su nivel de actividad respecto al bimestre previo (al igual que durante mayo-junio).

En términos interanuales, **Comercio** e **Industria** afirmaron encontrarse en una situación mejor en comparación a igual período de 2020, mientras que **Servicio** confirmó encontrarse por debajo del nivel de actividad en términos interanuales.

Asimismo, se comprobó que todos los sectores reflejaron un crecimiento en su nivel de ventas en relación al bimestre anterior, con saldos de respuesta positivos.

En pocas palabras, a lo largo del bimestre julio-agosto se sostuvo en la ciudad la tendencia **normal**, retomando valores positivos en su saldo de respuesta respecto a mayo-junio. En términos interanuales también se evidenció una mejora. Los encuestados reflejaron expectativas alentadoras para los meses venideros a nivel general, pero no son optimistas sectorialmente debido a la coyuntura económica y política del país. Además, se destaca que a lo largo del bimestre los empresarios sostuvieron el nivel de empleo.

Sectorialmente, la situación general se presentó **normal** para todos los rubros y existió un crecimiento en el nivel de ventas en **Comercio, Servicio e Industria** en comparación a mayo y junio.

## Mercado inmobiliario

El sector inmobiliario en la localidad de Bahía Blanca mostró una tendencia **regular** en el caso de compraventa y **normal** para alquileres durante el bimestre julio-agosto (según parámetros CREEBBA), mostrando igual situación en ambos rubros por quinto bimestre consecutivo.

Analizando las respuestas de los encuestados, las expectativas generales de los agentes inmobiliarios revelaron que el 48% no aguarda cambios en la situación económica venidera. Un 38% afirma que la misma empeorará y un 4% que será aún más compleja. Por último el 10% restante espera una mejora.

En comparación a mayo-junio, la mayoría de las categorías de **Compraventa** presentaron una tendencia **regular**. Por el lado de los locales, cocheras y depósitos, los mismos exhibieron una tendencia desalentadora, mientras que lotes para casas y chalets revelaron un resultado **normal**.

En términos interanuales, el nivel de ventas fue menor para todas las categorías estudiadas. Departamentos de 1 dormitorio y funcionales y lotes mostraron guarismos similares respecto a las ventas realizadas durante el bimestre julio-agosto.

Teniendo en cuenta las expectativas para compraventa, las mismas expusieron que el 57% no espera cambios radicales en el mediano plazo y un 29% prevé un descenso en el nivel de actividad. El 10% de los consultados tienen como expectativa que la situación sea más favorable.

A lo largo del cuarto bimestre de 2021, el rubro **Alquileres** se ubicó bajo una situación **normal** en gran parte de sus categorías, excluyendo **Depósitos y cocheras** con una tendencia **regular**.

El precio en pesos de los alquileres, en comparación a igual período del año anterior, presentó valores superiores para la mayoría de las categorías, siendo similares exclusivamente en el caso de depósitos.

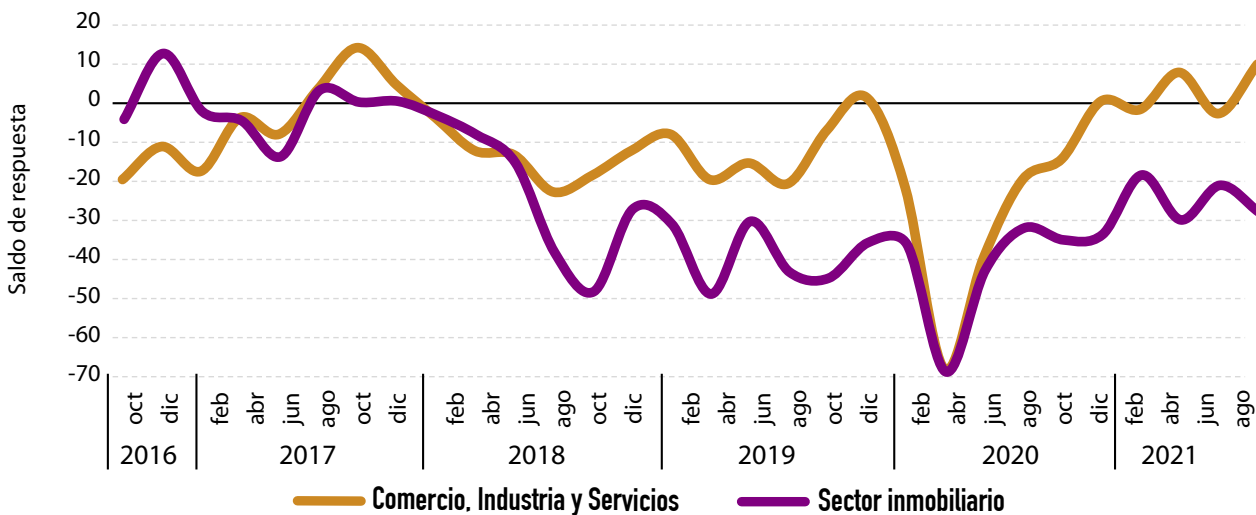
Las expectativas, respecto al segmento locativo, revelaron que el 62% de los consultados consideró que la situación seguirá dentro de los niveles vigentes.

Un 29% aguarda que exista una mejora en la actividad del rubro y el 5% aportó que la coyuntura será peor en los próximos meses.

En definitiva, durante el bimestre julio-agosto, la situación fue regular para compraventa y normal para alquiler al igual que los bimestres anteriores.

Las perspectivas para el mediano plazo sostienen que la actividad continuará como hasta el momento, sumado a la expectativa de los resultados de las elecciones primarias y a la posible volatilidad del tipo de cambio. Además los consultados han mencionado que, en su opinión, la Ley de Alquileres ha perjudicado el sector locativo pero esperan una recuperación del sector a partir del año que viene dada la vuelta a las clases presenciales en las universidades locales y el arribo de nuevos estudiantes. Los encuestados también hicieron mención acerca de consultas sobre alquileres de locales comerciales frente a la apertura de nuevos emprendimientos, situación que no ocurrió en los meses previos. En el caso de compraventa, los consultados afirmaron que la última parte del año siempre resulta un momento de retracción para el sector y la falta de créditos hipotecarios profundiza la situación.

**Gráfico 2. Situación general Comercio, Industria y Servicios y Sector inmobiliario de Bahía Blanca**



Fuente: Informe Económico Regional.

## Comercio, Industria y Servicios de la Región

Durante el bimestre julio-agosto, la situación general de la Región (donde se consideran las localidades de Punta Alta, Coronel Dorrego, Coronel Pringles, Puan y Pigüé), mostró un saldo de respuesta considerado como **normal** según parámetros CREEBBA, pasando el saldo de respuesta de -17 a -6. Este resultado representa la misma tendencia observada durante los seis últimos bimestres.

Por otro lado, la situación general, en términos interanuales, arrojó como resultado que la misma mejoró en comparación a iguales meses de 2020.

El saldo de respuesta de las expectativas para los próximos meses exhibe que los consultados esperan que la situación empeore en la economía en general como a nivel sectorial. Esto se debe, principalmente, a la incertidumbre respecto a los resultados electorales y su efecto sobre la coyuntura económica.

El nivel de ventas, en función al bimestre anterior, mostró una recuperación, aunque aún se encuentra el saldo de respuesta en valores negativos.

En relación al plantel del personal, el 92% de los empresarios de la región continúan con el mismo nivel de empleo que el del bimestre anterior.

En términos sectoriales, la situación respecto al bimestre previo exhibe un resultado **normal** para todos los sectores (**Servicio, Industria y Comercio**) y, considerando las proyecciones futuras, tanto a nivel general como sectorial, todos los rubros son pesimistas.

En cuanto al nivel de ventas, respecto al bimestre previo, existieron descensos en **Comercio** y **Servicio** y un crecimiento en el caso de la **Industria**.

En resumen, la actividad económica general en la región exhibe una situación normal al igual que los bimestres previos. El nivel de ventas creció (aunque continúa con un saldo negativo) y las expectativas son negativas en general y sectorialmente.

Además, todos los sectores presentaron una situación normal respecto al bimestre anterior. Respecto a las expectativas, las opiniones de **Comercio, Industria** y **Servicio** han sido negativas para los próximos meses.

**Gráfico 3. Resumen de la situación general Comercio, Industria y Servicios de la Región**



Fuente: Informe Económico Regional.



# DEBEN RECIBIR ATENCIÓN PRIORITARIA



**PERSONAS CON  
DISCAPACIDAD**



**EMBARAZADAS**



**ADULTOS  
MAYORES**



# APORTES COMPLEMENTARIOS

**RESIDUOS SÓLIDOS URBANOS EN BAHÍA BLANCA:  
CONOCIMIENTOS Y PRÁCTICAS**

Por Andrea A. Savoretti y Silvia E. Barbosa

# RESIDUOS SÓLIDOS URBANOS EN BAHÍA BLANCA: CONOCIMIENTOS Y PRÁCTICAS



Por **ANDREA A. SAVORETTI**

Vicerrectora Universidad Provincial del Sudoeste (UPSO)  
Profesora Titular Facultad de Desarrollo Local y Regional (UPSO)

Vicedirectora del Centro de Emprendedorismo y Desarrollo Territorial Sostenible (CEDETS, UPSO)

Profesora Adjunta del Dpto. de Ingeniería Química de la Universidad Nacional del Sur (UNS)

Ing. Química (UNS)

Dra. en Ing. Química (UNS)

Diplomada Superior en Desarrollo Local y Economía Social (FLACSO)



Por **SILVIA E. BARBOSA**

Investigadora principal del CONICET

Profesora Titular del Dpto. de Ingeniería Química Universidad Nacional del Sur (UNS)

Vicedirectora de la Planta Piloto de Ingeniería Química (PLAPIQUI) - CONICET

Ing. Química (UNCPBA)

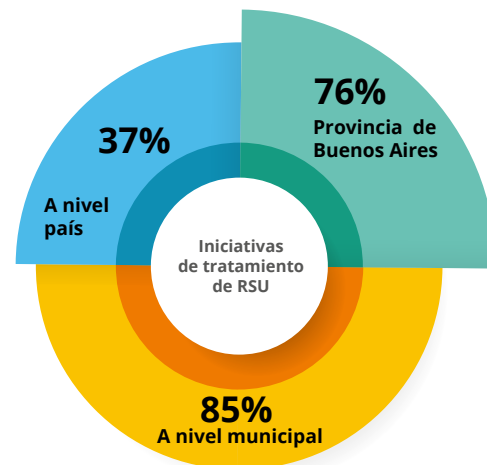
Dra. en Ing. Química (UNS)

## INTRODUCCIÓN<sup>1</sup>

En el año 2004 se sanciona la Ley Nacional 25.916, que busca promover la valorización de los residuos domiciliarios, entendiéndose como tal el aprovechamiento de los recursos contenidos en los mismos, sin poner en peligro la salud humana. De esta manera, se disminuyen los residuos con destino a disposición final, minimizando los impactos negativos que estos puedan producir sobre el ambiente y recuperando el valor de los materiales que los constituyen. Desde la promulgación de dicha ley, en Argentina se dio comienzo a distintas iniciativas provinciales y municipales para cumplir con los objetivos propuestos (Cavallin et al., 2016). Cada ciudad inició sus procesos de mejora según el estado en el que se encontraba su respectivo sistema de Gestión de Residuos Sólidos Urbanos (Instituto Nacional de Tecnología Industrial, 2014), que incluye erradicación de basurales a cielo abierto, construcción de rellenos sanitarios, disposición de contenedores para recolectar materiales reciclables, desarrollo de sistemas de recolección diferenciada de Residuos Sólidos Urbanos (RSU), instalación de plantas de acopio y/o tratamiento de RSU, entre las posibles acciones necesarias. Como indica la mencionada ley, la gestión de los RSU es de competencia municipal, y existen notables diferencias acerca de los avances en los distintos municipios del país. En cuanto a iniciativas de tratamiento de RSU, en promedio se registra que en el país un 37% de la población tiene alcance a las mismas, y en la provincia de Buenos Aires un 76% (DNIGI, 2016).

Además, una encuesta del Centro de Implementación de Políticas Públicas para la Equidad y el Crecimiento, CIPPEC (Schejtman & Irurita, 2012) revela que existen iniciativas de separación de residuos en el 85% de los municipios.

### Iniciativas de tratamiento de RSU



En el sudoeste de la provincia de Buenos Aires, en la investigación realizada por Cavallin (2019), de los 18 municipios encuestados, 13 (68,4%) afirman desarrollar algún programa de recuperación de residuos reciclables de papel/cartón, plásticos, metales y vidrio.

Por otro lado, en la localidad de Bahía Blanca, se destaca el estudio de caracterización de RSU realizado por PLAPIQUI-UNS (2013), el cual arroja, como principal resultado, que en esta ciudad se genera 0,715 kilogramos por habitante por día, y que alrededor del 40% de dicha cantidad lo constituyen materiales reciclables. Un trabajo posterior también sobre la ciudad de Bahía Blanca (Savoretti y Barbosa, CIECTI, 2016), estudia estrategias sustentables para la GIRSU (Gestión Integral de los Residuos Sólidos Urbanos) corrientes específicas de materiales.

<sup>1</sup> El presente artículo se basa en los resultados de un proyecto realizado por un equipo de investigación interinstitucional de la Universidad Provincial del Sudoeste y la Universidad Nacional del Sur, con el apoyo de DOW CHEMICAL ARGENTINA y el Municipio de Bahía Blanca dirigido por las autoras.



En el partido de Bahía Blanca se pueden observar diferentes estados de gestión en sus tres localidades. En la ciudad cabecera, la recuperación de materiales reciclables se realiza, fundamentalmente, a través de tres mecanismos. Uno de ellos es a partir de puntos limpios distribuidos en la ciudad, localizados en espacios de fácil acceso para los vecinos, que se ha incrementado con la incorporación reciente en todas las delegaciones barriales. Además, se realiza recolección diferenciada en barrios de la zona Norte de la ciudad y se lleva a cabo un programa denominado Ecocanje donde se intercambian residuos reciclables por material obtenido del proceso de compostaje, que puede ser utilizado como enmienda del suelo en los barrios de manera permanente. Estas acciones se complementan con algunas iniciativas particulares que ofrecen a las y los ciudadanos la posibilidad de acercar sus residuos reciclables, sumado a la recolección que realizan las cooperativas de cartoneros. En los casos de las localidades de Cabildo y General Daniel Cerri, la recolección diferenciada por día lleva varios años funcionando, así como diferentes programas de recepción de materiales y concientización de la sociedad para promover la correcta separación en origen.

## Opinión de los bahienses

Se lleva a cabo un estudio para dimensionar el conocimiento, opinión y prácticas de los habitantes de Bahía Blanca, Ing. White, Cabildo y General Daniel Cerri en relación a la Gestión Integral de los Residuos Sólidos Urbanos (GIRSU). Para ello, se desarrolló una encuesta de servicio al ciudadano con el fin de determinar la percepción del mismo respecto a la temática mencionada, que permite no solo interpretar las conductas de los habitantes, sino también proponer posibles líneas de acción para el mejoramiento de la gestión integral.

## Metodología de trabajo y herramientas

La información es relevada a través de la combinación de una encuesta *on-line*, que se complementa con la realización de encuestas de manera presencial, para obtener la representatividad requerida. El público objetivo es la población mayor de 18 años de edad de la ciudad de Bahía Blanca, Ing. White, Cabildo y General Daniel Cerri. La muestra se conforma buscando representatividad según género, edad, nivel socioeconómico y distribución territorial, siguiendo los datos de población y vivienda del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas del 2010 provistos por el INDEC. El muestreo fue semiprobabilístico, con parámetros de confiabilidad del 95% y margen de error de  $\pm 1,9\%$ , dando un tamaño de muestra de 2.676, de los cuales 1.841 personas fueron encuestadas en formato virtual y 832 en formato presencial. Se utiliza un formulario estructurado con preguntas cerradas, configurado en Google Forms para la encuesta virtual. El cuestionario implementado se dividió en las siguientes dimensiones:

- Caracterización sociodemográfica,
- Preferencias, conocimientos y participación en la separación de residuos,
- Gestión del reciclado y
- Economía circular.

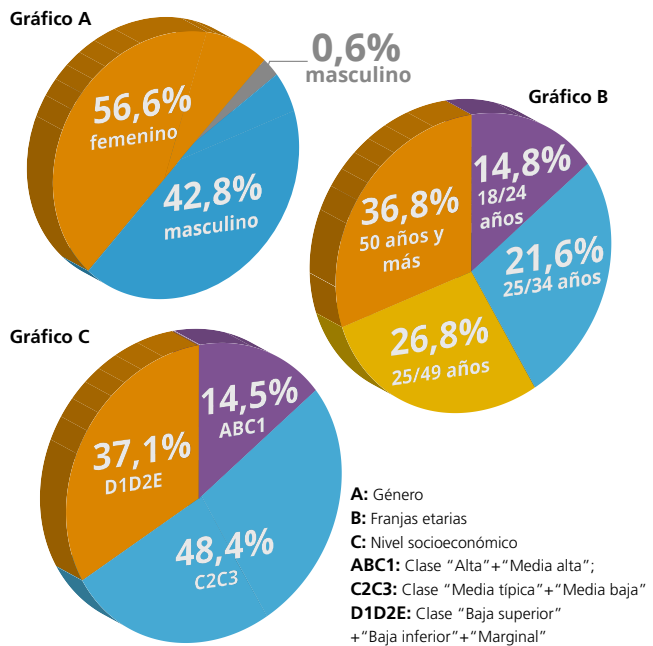


## Resultados

### Caracterización sociodemográfica

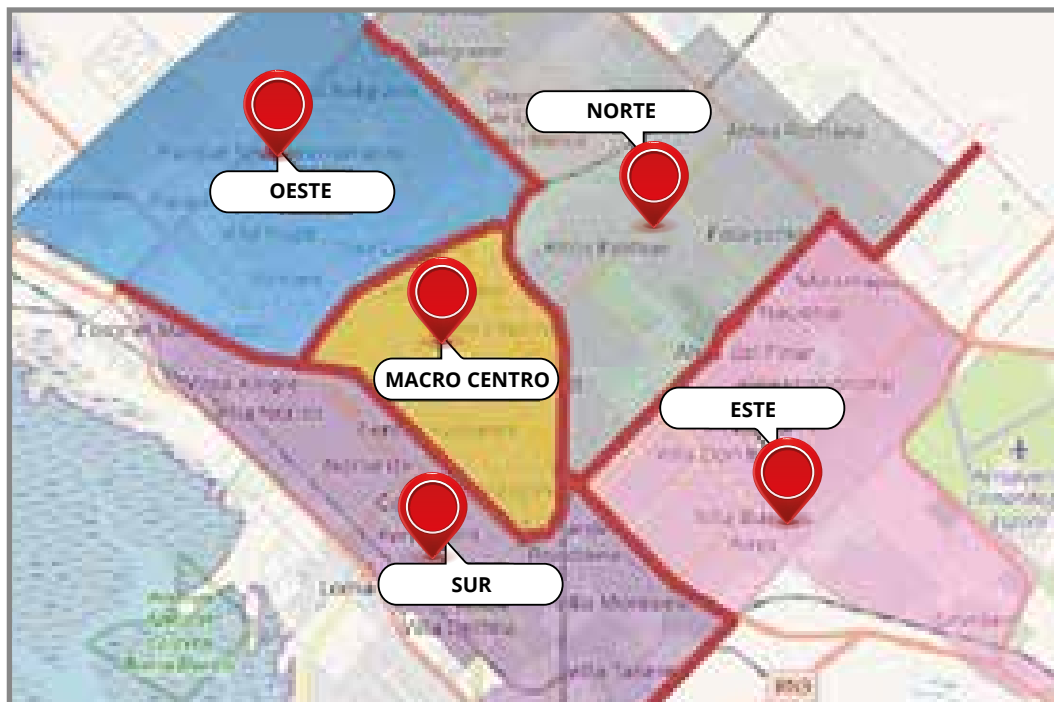
El 56,6% de las personas encuestadas corresponden al género femenino, en tanto que un 42,8% son de género masculino, y un 0,6% se identificó con el otro de dichos géneros. Cabe aclarar que el tan bajo porcentaje de esta última categoría, sumado a la falta de información oficial respecto a la población argentina en dicho ítem, resultaron en que las respuestas fueran excluidas del análisis de los resultados. Respecto a las franjas etarias y el nivel socioeconómico, la participación en la muestra se representa en los Gráficos B y C de la Figura 1.

Figura 1. Perfil de la muestra utilizada



En la Figura 2 se presenta la zonificación de la localidad de Bahía Blanca para la interpretación territorial de los resultados obtenidos, y se observa que Ingeniero White está incluido en la zona Sur. Además, se agregan las localidades de Cabildo y General Daniel Cerri. De la población encuestada el 30,3% corresponden a la zona Centro de Bahía Blanca, zona Sur el 26,9%, zona Este el 17,1%, Zona Oeste el 13,8%, zona Norte el 8,4%, General Daniel Cerri el 2,8% y Cabildo el 0,7%.

Figura 2. Zonificación de la ciudad de Bahía Blanca





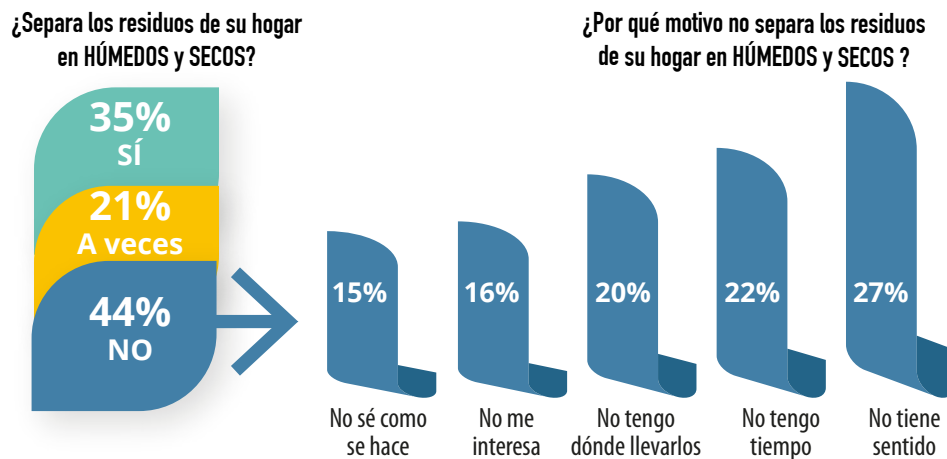
## Preferencias, conocimientos y participación en la separación de residuos, gestión del reciclado y economía circular

Con el objetivo de asegurar que la información relevada fuera representativa de la opinión de la población, y no respondiera de manera sesgada solo a quienes tuvieran particular preocupación por las temáticas ambientales, se realiza una pregunta de elección múltiple sobre temas de interés. El 13% de la población entrevistada eligió el Medio Ambiente (MA) como uno de los tres temas que más les interesa. El género femenino manifiesta mayor interés por el MA (15%) que el género masculino, con 10%. Entre los menores de 24 años se registra el menor porcentaje de interés (9%) mientras que las personas entre 35 y 49 años parecen ser

las más interesadas, ya que un 15% lo elige dentro de sus principales opciones. En cuanto al nivel socioeconómico, no existen diferencias relevantes ya que el interés mostrado es muy similar, entre el 12% y el 15%. Existe, sin embargo, cierta contradicción en el total de las respuestas, ya que ante la consulta explícita acerca del interés en el cuidado del medio ambiente, el 86% de la población encuestada manifestó entre mucho y bastante interés.

En relación al conocimiento, aproximadamente la mitad de la población manifiesta tener información sobre cómo separar residuos. Sin embargo, solo el 35% expresó separar siempre los residuos en húmedos y secos y el 21% dice hacerlo solo a veces. El 44% no los separa, refiriendo como principales motivos que no le encuentra sentido porque percibe que todo va al mismo lugar, que no tiene tiempo de separar o que no tiene dónde llevar los residuos separados. Asimismo, el 16% no está interesado en separar en tanto que el 15% restante no sabe cómo hacerlo (Figura 3).

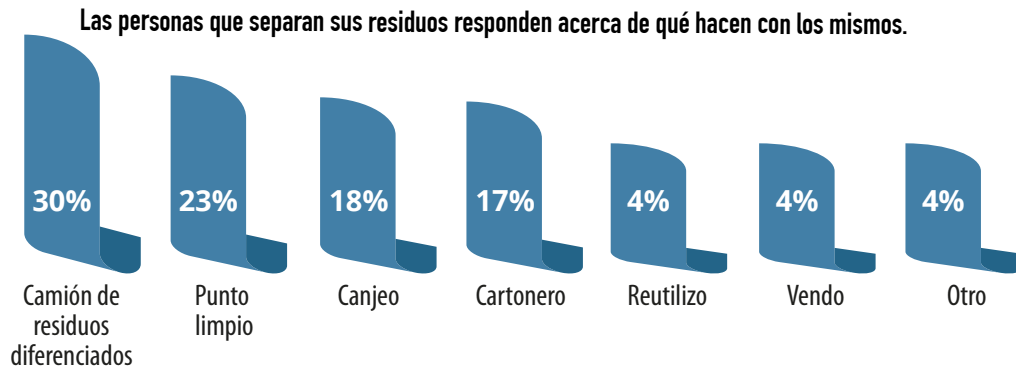
**Figura 3. Respuesta de la población acerca de su conducta en la separación de residuos**



El 74% de las personas que separan sus residuos, saben que deben disponerlos limpios y secos. En Cabildo este valor alcanza el 94%, lo que es consecuencia de la experiencia adquirida por esa comunidad a partir de la recolección diferenciada sostenida desde hace varios años. En el Centro de Bahía Blanca dicho porcentaje llega al 84%, lo que parece obedecer a la presencia histórica de los recolectores urbanos. En relación a las corrientes seleccionadas, un alto porcentaje de quienes expresan separar sus residuos lo hace en las corrientes papel y cartón (el 89%), plástico (el 75%), vidrio (el 58%), un 45% separa metal, el 49% tetrapack y el 23% residuos de aparatos eléctricos y electrónicos (RAEEs).

En relación al destino de los residuos reciclables separados, si bien el 30% declara que los entrega para recolección diferenciada, este resultado es llamativo ya que solo cerca del 10% del total de la población encuestada reside en zonas donde se realiza la misma (parte de Zona Norte, General Daniel Cerri y Cabildo). Esta confusión parece obedecer a la existencia de recolección por parte de recolectores urbanos en vehículos propios. El resto de los resultados demuestran la importancia de la existencia de puntos limpios, espacios de canje y la tarea de los recolectores urbanos (ver Figura 4).

**Figura 4. Respuesta de la población acerca del destino de los residuos separados**



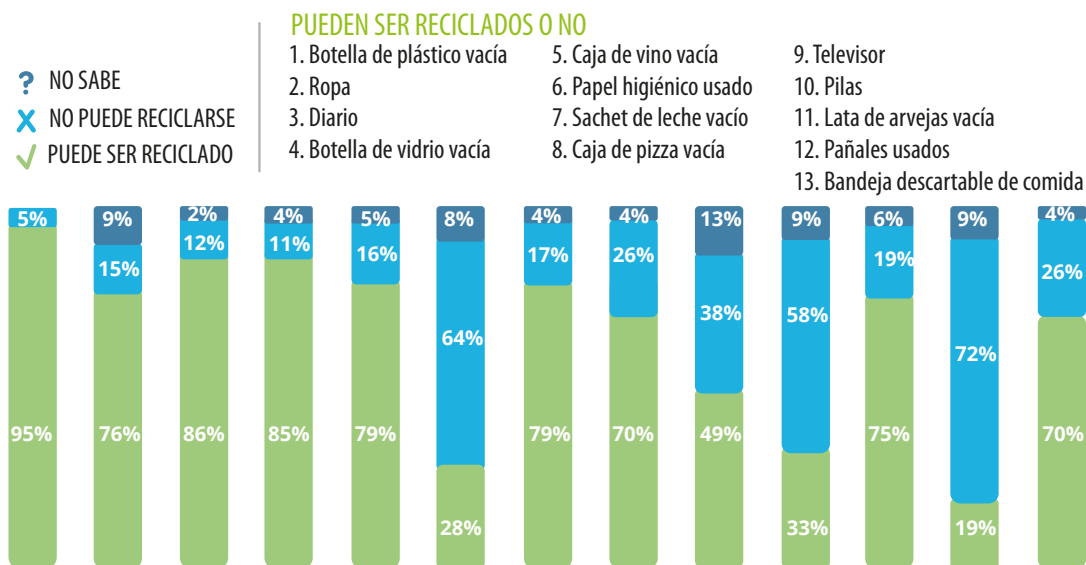
Principalmente en las zonas Este, Norte y Centro, se identifica a estos últimos como medios para entregar los RSU separados en porcentajes superiores al promedio, siendo los valores del 31%, 24% y 21% respectivamente.

Respecto de la gestión del reciclado, un elevado porcentaje de la población encuestada de diferentes edades y nivel socioeconómico (cerca del 80%), manifiesta que debería ser obligatorio separar los residuos. En relación a las estrategias que mejorarían la predisposición a separar en quienes no lo hacen, más del 40% de los encuestados opinan que debieran realizarse actividades de capacitación y concientización. Aproximadamente el mismo porcentaje manifiesta que debiera ser obligato-

rio por ley, en tanto que un 15% considera adecuado aplicar sanciones económicas.

Si bien la mayor parte de la población no conoce el concepto de reciclado (solo el 20% responde correctamente), hay un conocimiento relativamente alto acerca de los productos que pueden ser reciclados. Es destacable que el 95% afirma que las botellas de plástico pueden ser recicladas, y el 79% cree que también son reciclables los envases de leche vacíos. Un 85% de la población encuestada opina que las botellas de vidrio pueden reciclarse, el 86% que el papel de diario es reciclable y un 75% afirman lo mismo para las latas de arvejas vacías (Figura 5).

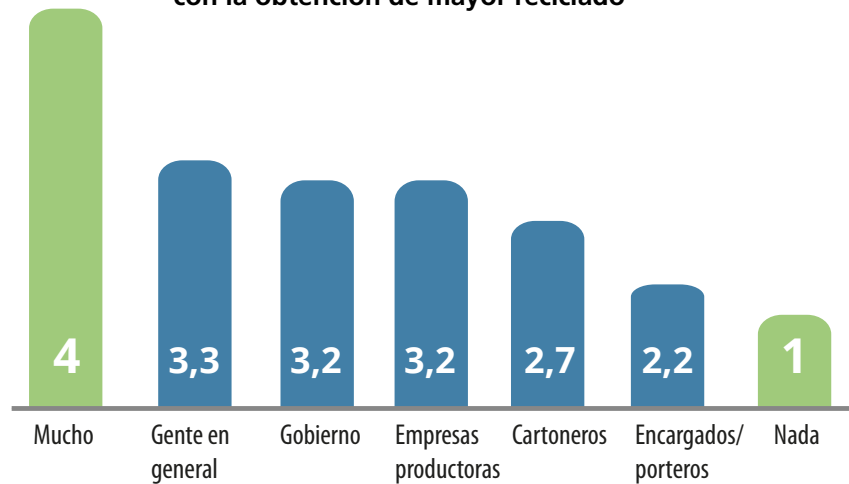
**Figura 5. Opinión de los encuestados acerca de la reciclabilidad de los productos**



Sin embargo, algunos resultados llaman la atención, ya que: se perciben más reciclables las botellas de plástico que las botellas de vidrio; siendo ambas reciclables. Asimismo, un tercio de la población percibe como reciclable el papel higiénico usado y los pañales descartables; un tercio de la población percibe como reciclables las pilas; un cuarto de la población encuestada no considera reciclable las latas y un 14% no considera reciclable el papel de diario. En términos generales, de todos los productos relevados, la mayor parte de la población percibe a los fabricados con plástico como los más reciclables. Respecto de la percepción acerca de la reciclabilidad de las pilas, parecería provenir de la confusión con la separación promovida para su disposición final.

Otro aspecto de interés sobre el que la población fue consultada, tiene que ver con la percepción que existe acerca de los actores que se consideran con mayor responsabilidad para lograr un mejor reciclado de los RSU y los actores que más colaboran con este objetivo. Esta información se interpreta a través de un Índice construido de la siguiente forma: se asignan 4 puntos a la respuesta Mucho, 3 puntos a la respuesta Bastante, 2 a la respuesta Poco y 1 a la respuesta Nada. Se elabora un promedio ponderado que permite concluir que cuanto más cerca está de 4 la respuesta, mayor responsabilidad y/o colaboración se percibe desde la ciudadanía.

**Figura 6. Responsabilidad asignada a los distintos actores en relación con la obtención de mayor reciclado**



**Figura 7. Colaboración asignada a los distintos actores en relación con la obtención de mayor reciclado de los RSU**



Como puede observarse en las Figuras 6 y 7, los principales actores identificados como responsables son la gente en general, seguidos por el gobierno y las empresas productoras. Si bien la mayor responsabilidad se le asigna a la gente en general, también se la reconoce como uno de los actores que más colaboran. En relación al rol del gobierno, este es percibido como de alta responsabilidad para lograr un mayor reciclado de residuos, pero como el que menos colabora con este objetivo. Los cartoneros son percibidos como los de menor responsabilidad en relación al reciclado de los residuos, pero como los mayores colaboradores en relación a este objetivo. Respecto de la percepción de la colaboración de los gobiernos, las personas encuestadas manifiestan que el gobierno municipal colabora más en el reciclado de los residuos que los gobiernos provincial y nacional de los RSU.

Finalmente, para obtener una perspectiva acerca del potencial uso del material reciclado, se consulta acerca de las preferencias de los consumidores al seleccionar sus productos de consumo. En este sentido, los mismos expresaron que los principales atributos de las marcas al momento de comprar son el precio (31%) y la calidad (29%), y la confiabilidad y la amigabilidad con respecto al medio ambiente se ubican en tercer y cuarto lugar, valorados en un 16% y 11%, respectivamente. De la totalidad de las personas encuestadas, las mujeres tienen más consideración por el medio ambiente a la hora de seleccionar los productos (12% contra un 9% de los hombres). No se observan diferencias en cuanto a los criterios de selección entre personas de diferentes edades. Según el nivel socioeconómico, tiene una incidencia del 13% la selección del atributo amigable con el medio ambiente para la clase Alta y un 8% para la clase Baja.

Sin embargo, resulta muy alentador que el 86% de la población encuestada manifieste que compraría objetos fabricados con material reciclado. De las respuestas restantes, el 29% no lo haría por desconfianza, un 21% por el factor estético, el 14% por la calidad y el 11% por el precio. Por último, se indagó acerca de la posibilidad de fabricación de determinados productos con materiales reciclados. Hubo una gran tendencia a identificar dicha posibilidad en todos los productos citados, inclusive en envases de alimentos, lo que pone de manifiesto el desconocimiento de la sociedad en relación al uso concreto de los materiales reciclados.

## Conclusiones

La interacción con los ciudadanos permitió comprender en toda su dimensión la situación de la Gestión Integral de los Residuos Sólidos Urbanos en relación al conocimiento, práctica y opinión de los mismos. Se pone de manifiesto una falta de información de la población en todas las etapas relativas al reciclaje, tanto en lo concerniente al proceso en sí mismo, como a la separación y uso de los materiales reciclados. Además, se aprecia una clara necesidad de educación específica y comunicación precisa para incentivar la concientización y, consecuentemente, el compromiso de la comunidad con el reciclado de residuos. Por otra parte, se valoran muy positivamente metodologías de concientización asociadas a la separación de residuos como las estaciones de canje. Adicionalmente, se demuestra que es fundamental que la población perciba una coherencia de los organismos gubernamentales en relación a lo que se hace con los RSU una vez que se han separado. Por otro lado, se valora muy positivamente, dentro de la gestión integral de los RSU, el rol de los recolectores urbanos y las cooperativas de cartoneros y queda expresada claramente la necesidad de aumentar la cantidad de puntos limpios como metodología para incentivar e incrementar la separación en origen. Se puede apreciar una amplia predisposición de la población a comprar productos fabricados con materiales reciclados, lo que permite inferir que existiría un mercado para los mismos.

## Referencias

- **CAVALLIN, A., ROSSIT, D. G., FRUTOS, M. Y VIGIER, H. P.**, 2016. Eficiencia en la gestión de residuos sólidos urbanos: Análisis y evaluación. En VIX Congreso de Ingeniería Industrial. Facultad de Ingeniería, Universidad Nacional de Salta, Salta, Argentina, 2016. ISBN 978-987-1896-74-5.
- **CAVALLIN, A.**, 2019. Análisis de eficiencia y elaboración de propuestas de mejora de la GIRSU en municipios del SO de la Pcia. Buenos Aires y de Cataluña a través de modelos integrados por DEA y RNA. Tesis doctoral. Universidad Nacional del Sur – IIESS CONICET. Bahía Blanca, Argentina.
- **SAVORETTI, A., BARBOSA, S.** CIECTI-Proyecto-PLAPIQUI, 2016. Innovaciones para el desarrollo sustentable: la gestión de residuos urbanos”, <http://www.ciecti.org.ar/wp-content/uploads/2016/09/CIECTI-Proyecto-PLAPIQUI.pdf>, Jornadas Proyectos de Investigación CIECTI: Resultados Convocatoria 2014. Buenos Aires, septiembre de 2016.
- **DNGI**, 2016. Mapas críticos de gestión de residuos en Argentina, Ciudad de Buenos Aires: Dirección Nacional de Gestión integral de residuos. Secretaría de Coordinación Interjurisdiccional del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación.
- **INSTITUTO NACIONAL DE TECNOLOGÍA INDUSTRIAL (INTI)**, 2014. Experiencias nacionales en la Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos, s.l.: III Jornadas Nacionales GIRSU, Chubut 2013.
- **PLANTA PILOTO DE INGENIERÍA QUÍMICA (PLAPIQUI)**, Universidad Nacional del Sur (UNS)-CONICET, 2013. Análisis Estadístico de los Residuos Sólidos Domiciliarios de Bahía Blanca. Bahía Blanca, Argentina.
- **SCHEJTMAN, L. & IRURITA, N.**, 2012. Diagnóstico sobre la gestión de los residuos sólidos urbanos en municipios de la Argentina. Documento de Trabajo N°103, Buenos Aires: CIPPEC: s.n.



## ▲ PANEL DE INDICADORES DE BAHÍA BLANCA

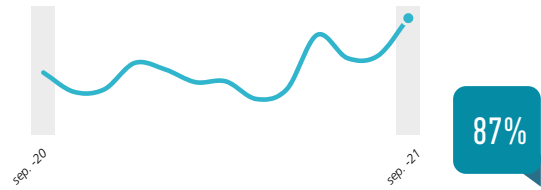
### CONSTRUCCIÓN AUTORIZADA



#### Construcción autorizada (permisos)

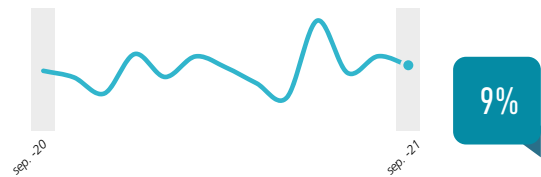
En septiembre de 2021 se otorgaron 146 permisos de construcción, implicando un crecimiento del 47% en relación al mes previo. En términos interanuales, se observó un aumento del 87% en la cantidad de permisos otorgados.

VARIACIÓN INTERANUAL



#### Superficie habilitada para construcción (m<sup>2</sup>)

La superficie habilitada por el municipio local en septiembre del corriente año fue de 18.715 m<sup>2</sup>, es decir, un 12% menos en relación al mes anterior. Por otro lado, en términos interanuales, durante septiembre de 2021 el aumento fue del 9% en los metros cuadrados autorizados para la construcción.

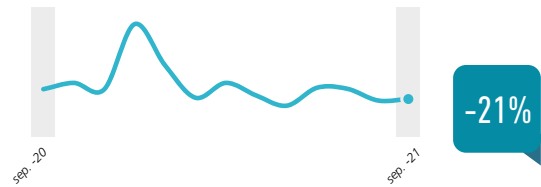


### MERCADO AUTOMOTOR



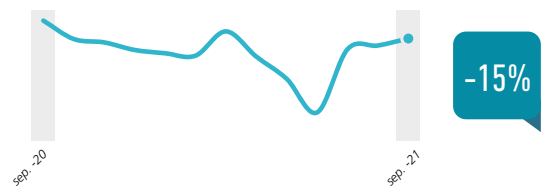
#### Venta de automóviles 0 km (unidades)

En septiembre de 2021 se patentaron 204 unidades, es decir, un 4% más respecto al mes anterior. Si se realiza la comparación en términos interanuales, el resultado arroja una caída del 21%.



#### Transferencia de vehículos usados (unidades)

En el mercado de usados (transferencias) se registraron 1.492 durante septiembre del corriente año. Esto significa una variación positiva que asciende al 7% en comparación a agosto. Sin embargo, en términos interanuales, se produjo una caída del 15%.

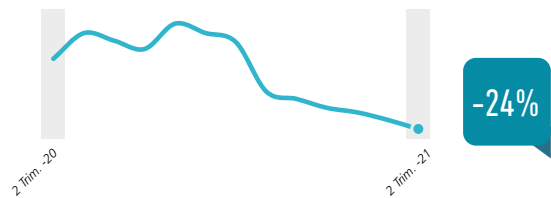


### SECTOR FINANCIERO



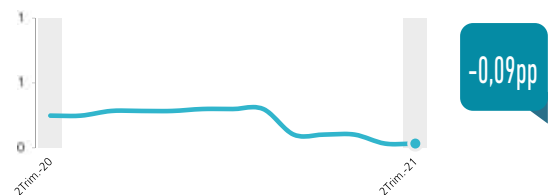
#### Préstamos otorgados (\$ constantes)

Al cierre del 2° trimestre de 2021 (último dato disponible), el stock de préstamos otorgados descendió a \$ 5.228 millones en valores constantes, retrocediendo un 24% en términos interanuales. Por otro lado, se advierte una variación de -9% en relación al trimestre anterior.



#### Relación préstamos/depositos (ratio)

En el 2° trimestre de 2021 (último dato disponible), los depósitos se redujeron en términos reales en torno al 3% respecto del mismo período de 2020 al registrarse \$ 16.694 millones en valores constantes. De esta forma, el ratio préstamos/depositos del sistema financiero local decreció 0,09 puntos porcentuales en los últimos doce meses. Por último, se puede decir que cada \$ 100 depositados en las instituciones financieras bahienses, \$ 31 circulan en el mercado en forma de préstamos.



## ▲ PANEL DE INDICADORES DE BAHÍA BLANCA

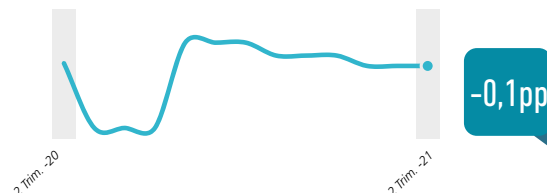
### MERCADO DE TRABAJO



VARIACIÓN INTERANUAL ■

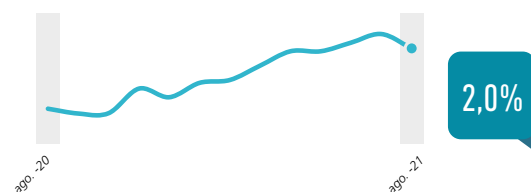
#### Tasa de desempleo Bahía Blanca - Cerri (%)

El desempleo se ubicó en el 2° trimestre de 2021 (último dato disponible) en 8,8%, representando, aproximadamente, 13.000 personas según estimaciones del INDEC. El guarismo del presente trimestre implica un decrecimiento de 0,4 p.p. en relación al período anterior y una caída de 0,1 p.p. en términos interanuales. La baja con respecto al primer trimestre vino dada por una caída más que proporcional en la tasa de actividad en relación a la tasa de empleo.



#### Empleo registrado en el sector privado (índice)

En agosto (último dato disponible), el empleo registrado en el sector privado bahiense registró una variación negativa del 0,5% en relación al mes anterior. En la comparación interanual se observó una expansión del 2,0%.

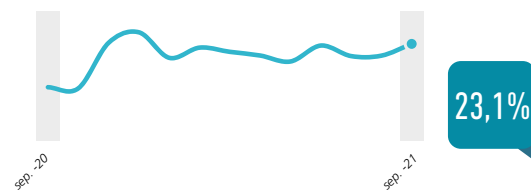


### SECTOR AGROPECUARIO



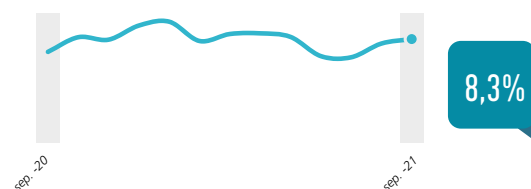
#### Precio de venta del ternero en remate feria (\$ constantes)

En el mes de septiembre, el precio del ternero en valores constantes aumentó un 5,4% en comparación al mes anterior, mostrando una recuperación en términos reales luego de la baja producida en julio y agosto. Por otro lado, en términos interanuales se observó un incremento del 23,1%, traccionado por el faltante de hacienda que se observa desde comienzos de año.



#### Valor trigo disponible (\$/constantes)

El precio doméstico del trigo, aislando los efectos de la inflación, mostró en septiembre una variación del 2,8% respecto al mes anterior, en tanto que en términos interanuales exhibió un incremento del 8,3%. Este movimiento se vio impulsado por una fuerte demanda global y una menor oferta esperada del hemisferio norte.

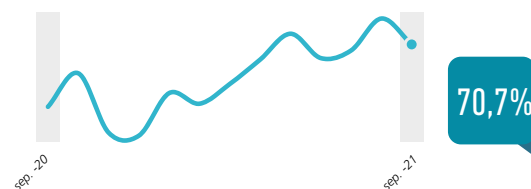


### PUERTO BAHÍA BLANCA / CORONEL ROSALES



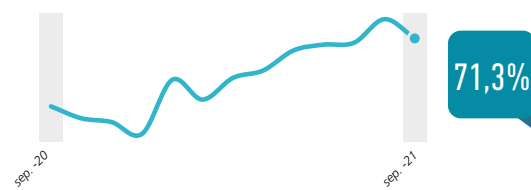
#### Movimiento de buques (unidades)

En el mes de septiembre transitaron 99 buques, es decir, 17 menos respecto al mes anterior y 41 más en relación al mismo mes de 2020 (+70,7% i.a). Del total, 57 transportaron productos del sector agropecuario, 13 llevaron productos inflamables y petroquímicos, mientras que los restantes cargaban productos varios.



#### Tráfico portuario de mercadería (toneladas)

El movimiento de mercaderías experimentó en septiembre una caída en términos mensuales del 10,5% en tanto que exhibió un fuerte incremento en relación al mismo mes del año 2020 (+71,3%). En el mes en cuestión se movilizaron aproximadamente 2,7 millones de tn. Del total movilizado, 1,5 millones de tn corresponden a *commodities* del sector agropecuario (maíz, soja, trigo, cebada y malta, entre otros) y 186 mil a inflamables y petroquímicos (nafta, gas oil, propano, entre otros).



CREEBBA



**iae** INDICADORES  
ACTIVIDAD  
ECONÓMICA

EDICIÓN NÚMERO: 170 - OCTUBRE 2021



Avanzamos juntos construyendo futuro



BOLSA  
DE COMERCIO  
DE BAHÍA BLANCA



FUNDACIÓN  
BOLSA DE COMERCIO  
DE BAHÍA BLANCA



**VALIANT**  
ASSET MANAGEMENT



PUERTO<sup>®</sup>  
**BAHÍA BLANCA**  
CONSORCIO DE GESTIÓN  
DEL PUERTO DE BAHÍA BLANCA



COMUNICACIONES INTEGRADAS  
Publicidad y mucho más





INDICADORES

ACTIVIDAD

ECONÓMICA



# CREEBBA

CENTRO REGIONAL DE ESTUDIOS ECONÓMICOS  
DE BAHÍA BLANCA ARGENTINA

El Centro Regional de Estudios Económicos de Bahía Blanca, CREEBBA, fundado en octubre de 1991, es un organismo de investigación privado, independiente, apolítico y sin fines de lucro. Su actividad está orientada por el estudio crítico, el trabajo reflexivo, el rigor analítico y metodológico, y la independencia de todo interés particular inmediato.

El CREEBBA nació en el ámbito de la Fundación Bolsa de Comercio de Bahía Blanca. Posteriormente, prestigiosas empresas e instituciones se sumaron a esta iniciativa, constituyéndose en patrocinantes del Centro. Desde el inicio de sus tareas, esta casa de estudios mantiene un estrecho vínculo con entidades y centros de investigación de todo el país.